

На основу члана 207. став 3, а у вези са чл. 201-220. Закона о ваздушном саобраћају („Службени лист СРЈ“, бр. 12/98, 44/99, 73/2000 и 70/2001 и „Службени гласник Републике Србије“, бр.101/2005) и тачке 14. под 2) Одлуке о оснивању Директората цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник Републике Србије“, бр.102/2003), Одлуке о вршењу оснивачких права у Директорату цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник Републике Србије“, бр. 53/2006) и Закључка о промени назива Директората цивилног ваздухопловства државе Србије и државе Црне Горе („Службени гласник Републике Србије“, бр. 12/2007),

Савет Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије прописује

ПРАВИЛНИК О УСЛОВИМА И ПОСТУПКУ ИЗДАВАЊА УВЕРЕЊА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ЈАВНОГ АВИО-ТРАНСПОРТА

Члан 1.

Овим правилником прописују се услови које мора да испуни авио-превозник регистрован за обављање јавног авио-транспорта, ради стицања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта, као и поступак издавања тог уверења.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) уверење о оспособљености авио-превозника за обављање јавног авио-транспорта (*air operator certificate – AOC*) је документ који издаје Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије којим се потврђује да авио-превозник испуњава прописане услове за обављање јавног авио-транспорта;
- 2) пословни план (*business plan*) је детаљан опис комерцијалних активности које авио-превозник намерава да обавља у одређеном времену, а нарочито активности које се односе на развој тржишта и намеравана улагања и њихов утицај на његово финансијско пословање;
- 3) финансијски извештај (*management account*) је извештај о оствареним приходима и расходима у одређеном времену, у којем су одвојено приказане активности везане за обављање јавног авио-транспорта од осталих активности, као и доходне од недоходних ставки извештаја;
- 4) ваздухопловне власти (*Authority*) – орган надлежан за послове цивилног ваздухопловства. У Републици Србији: Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат);
- 5) Заједничке ваздухопловне власти (*Joint Aviation Authorities - JAA*) - придружени орган Европске конференције цивилног ваздухопловства (*European Civil Aviation Conference - ECAC*) који је састављен од представника цивилних ваздухопловних власти држава чланица;
- 6) Заједнички ваздухопловни захтеви (*JAR*) су заједнички ваздухопловни прописи држава чланица ЈАА.
- 7) ЕСАА споразум је Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд,

Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја

Члан 3.

За издавање и продужење важења уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (у даљем тексту: уверење) авио-превозник мора да:

- 1) има седиште на територији Републике Србије;
- 2) буде регистрован за обављање јавног авио-транспорта као основне делатности;
- 3) пружи доказе да поседује опрему, стручно особље, као и материјално-финансијску способност за обављање делатности за коју захтева издавање уверења;
- 4) пружи доказе о одговарајућој унутрашњој организацији;
- 5) успостави надзор над обављањем делатности за коју је регистрован;
- 6) пружи доказ да је успоставио и да одржава одговарајући систем квалитета;
- 7) достави Директорату цивилног ваздухопловства оперативни приручник (*Operations Manual – OM*), као и сваку његову измену и допуну;
- 8) обезбеди да се сваки лет обавља у складу са оперативним приручником и условима наведеним у уверењу;
- 9) обезбеди одржавање ваздухоплова на начин који омогућава сигурну ваздушну пловидбу.
- 10) утврди компанијске програме школовања летачког и осталог стручног особља;
- 11) обезбеди да ваздухоплови буду опремљени и посада оспособљена за летење у одређеном географском подручју, као и за летачке активности које ће обављати;
- 12) располаже опремом и средствима који омогућавају несметан рад особља и сигурно обављање делатности, у зависности од врсте и обима летова.

Члан 4.

Авио-превозник који подносе захтев за издавање уверења мора да испуњава материјално-финансијске услове и уз захтев мора да приложи:

- а) план пословања којим доказује:
 - да у сваком тренутку, у периоду од две године рачунајући од почетка обављања делатности, може да испуни своје стварне и потенцијалне обавезе;
 - да може да подмири своје фиксне и варијабилне трошкове предвиђене планом пословања, који произлазе из делатности коју обавља, а који су утврђени на основу реалних претпоставки за период од три месеца, рачунајући од почетка обављања делатности, с тим да у средства предвиђена за подмирење обавеза нису укључени приходи од обављања делатности;
- б) стање рачуна авио-превозника, финансијски извештај за претходни обрачунски период, са извештајем ревизора, уколико је доступан;
- в) пројектовани биланс, укључујући рачун прихода и расхода за наредне две године;
- г) основ за пројекцију прихода и расхода за гориво, превознине, зараде, одржавање, амортизацију, промене курса, таксе и накнаде, осигурање, прогнозу обима превоза/прихода, итд.
- д) податке о почетним трошковима који су настали у периоду од подношења захтева до почетка обављања делатности и објашњење како намерава да финансира те трошкове;
- ђ) податке о постојећим и могућим изворима финансирања;

- е) податке о власничкој структури, члановима управног и надзорног одбора, са доказом о њиховом држављанству и пребивалишту;
- ж) динамички план прихода и расхода средстава са планом ликвидности за прве две године пословања;
- з) податке о финансирању куповине и узимања у закуп ваздухоплова, као и рокове и услове из уговора о закупу.

Члан 5.

Ако у току важења уверења авио-превозник планира промену власничке структуре или делатности која знатно утиче на његову материјално-финансијску способност, обавезан је да о томе обавести Директорат цивилног ваздухопловства и да приложи:

- а) стање рачуна и финансијски извештај за последњи обрачунски период и мишљење ревизора;
- б) тачне податке о планираним променама (промени врсте превоза, правне форме привредног друштва, власничке структуре и сл.);
- в) пројектовани биланс, са рачуном прихода и расхода за текућу финансијску годину, укључујући све планиране промене које ће знатно утицати на финансијску способност;
- г) претходне и пројектоване износе прихода и расхода за ставке као што су гориво, превознине и тарифе, плате, одржавање, амортизација, промене курса, таксе и осигурање, прогноза обима превоза/прихода, итд.;
- д) динамички план прилива и одлива средстава са планом ликвидности за идућу пословну годину, укључујући све планиране промене које знатно утичу на финансијску способност правног лица;
- ђ) податке о финансирању куповине или закупу ваздухоплова, укључујући, у случају закупа, рокове и услове уговора.

Члан 6.

Авио-превозник који поседује уверење мора за сваку финансијску годину доставити Директорату цивилног ваздухопловства релевантне податке, и то:

- а) финансијски извештај и извештај ревизора у року од шест месеци од истека обрачунског периода, а по потреби и најновији биланс;
- б) пројектовани биланс за наредну годину, укључујући рачун добити и губитка;
- в) постојеће и пројектоване износе прихода и расхода за гориво, превознине, плате, одржавање, амортизацију, промену курса, таксе и накнаде, осигурање, прогнозу обима превоза/прихода, итд.;
- г) динамички план прилива и одлива средстава са планом ликвидности за наредну пословну годину.

Уколико у току важења уверења Директорат цивилног ваздухопловства оправдано посумња у финансијску способност авио-превозника, дужан је да провери његову финансијску способност, као и да одузме уверење ако установи да авио-превозник није у стању да испуни стварне и потенцијалне обавезе у периоду од 12 месеци.

Члан 7.

Авио-превозник мора именовати одговорног руководиоца (*accountable manager*) који је задужен за летачку делатност, унутрашњу организацију и финансије, и који је одговоран да се коришћење и одржавање ваздухоплова обавља на прописан начин.

Авио-превозник мора именовати руководиоца квалитета (*quality manager*) који је одговоран за управљање системом квалитета и предузимање корективних мера.

Авио-превозник мора именовати одговорна лица (*post holders*) за:

- летачку делатност;
- одржавање ваздухоплова;
- обуку ваздухопловног особља;
- земаљску делатност.

За одговорна лица из ст. 1, 2. и 3. овог члана не могу бити именована лица којима је изречена санкција за кривично дело, привредни преступ или за поновљени прекршај у ваздушном саобраћају.

О променама одговорних лица авио-превозник је дужан да обавести Директорат цивилног ваздухопловства најмање десет дана пре намераване промене, а изузетно тај рок може бити и краћи.

Члан 8.

Авио-превозник мора имати важећу полису осигурања којом су покривена лица и ствари које се превозе, као и одговорност за штету нанету трећим лицима.

Члан 9.

За издавање и продужење важења уверења авио-превозник мора Директорату цивилног ваздухопловства поднети захтев уз који прилаже и одговарајуће доказе о испуњености услова, и то:

- 1) решење о регистрацији привредног субјекта;
- 2) доказ о власничкој структури;
- 3) обавештење о разврставању привредног субјекта према класификацији делатности;
- 4) доказ о испуњености материјално-финансијских услова;
- 5) опис делатности за коју се подноси захтев;
- 6) опис унутрашње организације авио-превозника;
- 7) личне податке, биографију и квалификације одговорног руководиоца (*accountable manager*), руководиоца квалитета (*quality manager*) и других одговорних лица (*post holders*), као и потврду о испуњености услова из члана 7. став 4. овог правилника;
- 9) полису осигурања;
- 10) оперативни приручник (*Operations Manual – OM*);
- 11) листу минималне исправности опреме и система ваздухоплова (*Minimum Equipment List – MEL*);
- 12) изјаву о испуњавању услова из Одељака К и L (*Subpart K&L*), OPS 1 (авиони) и JAR-OPS 3 (хеликоптери);
- 13) програм мера безбедности (*Security Programme*);

Пре издавања уверења, авио-превозник мора да достави следеће доказе у вези одржавања ваздухоплова:

- 1) приручник о организацији одржавања (*Maintenance Management Exposition*);
- 2) програм одржавања (*Maintenance Programme*);
- 3) техничке књиге ваздухоплова (*Aircraft Technical Log*);
- 4) уговоре закључене са овлашћеним организацијама за одржавање ваздухоплова;

О свакој промени која се односи на елементе из ст. 1. и 2. овог члана, авио-превозник мора одмах да обавести Директорат цивилног ваздухопловства.

Члан 10.

Захтев за издавање уверења авио-превозник подноси најмање 90 дана, а оперативни приручник најмање 60 дана пре планираног почетка обављања саобраћаја.

Захтев за продужење важења уверења авио-превозник подноси најмање 30 дана пре истека рока његовог важења.

Захтев за измену уверења авио-превозник подноси најмање 30 дана пре намераване промене.

Члан 11.

Авио-превозник који поднесе захтев за продужење важења уверења дужан је да Директорату цивилног ваздухопловства омогући увид у све елементе на основу којих се издаје уверење.

Ако у току важења уверења авио-превозник више не испуњава неки од услова под којима је уверење издато, Директорат цивилног ваздухопловства може одузети или изменити уверење.

Авио-превозник може имати само једно уверење.

Ваздухоплов мора имати важеће уверење о пловидбености.

Уверење важи само ако авио-превозник има одобрен систем одржавања ваздухоплова.

Прво уверење се издаје са роком важења од годину дана, а наредна са роком важења од једне до три године.

Члан 12.

Авио-превозник мора Директорату цивилног ваздухопловства омогућити несметан приступ свим деловима организације и ваздухопловима, а у погледу надзора над одржавањем ваздухоплова и обављањем јавног авио-транспорта, свим организацијама којима је поверио обављање одређених послова за које је одговоран.

Члан 13.

Основни технички услови за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта авионима дати су у Прилогу 1 овог правилника којим се, уз прилагођавање праву Републике Србије, преузимају одговарајуће одредбе Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. године о усклађивању техничких прописа и управних поступака у области цивилног ваздухопловства.

Уредба Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 преузима се у пречишћеном тексту који је израдио Директорат и који обухвата: Уредбу Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91; Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 2176/96; Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 1069/1999; Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 2871/2000, Уредбу Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1592/2002; Уредбу Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1899/2006; Уредбу Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1900/2006; Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 8/2008; Уредбу Комисије (ЕЗ) бр. 859/2008.

Захтеви Заједничких ваздухопловних власти који се односе на издавање уверења о оспособљености авио-превозника за обављање јавног авио-транспорта хеликоптерима (JAR-OPS 3, Секција 1 - Јавни авио-транспорт (хеликоптери) (JAR-OPS 3 *Commercial Air Transportation*)) дати су у Прилогу 2. овог правилника и чине његов саставни део.

Изглед обрасца уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта дат је у Прилогу 3 овог правилника.

Члан 14.

За обављање јавног авио-транспорта, поред услова прописаних овим правилником, авио-превозник мора да испуни и захтеве који се односе на коришћење ваздухоплова, а садржани су у:

1) *JAR-11* Прописане и припадајуће процедуре Заједничких ваздухопловних власти (*JAA Regulatory and Related Procedures*);

2) *JAR-FSTD A* и *JAR-FSTD H* (уређаји за симулирање летења авионом и уређаји за симулирање летења хеликоптером);

Одредбе Привременог упутства број 44 (*Temporary Guidance Leaflet, TGL 44*) и *JAR-OPS 3* Секције 2 (*Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explonatory Material (AMC & IEM)*), као и одредбе других заједничких ваздухопловних захтева (*JAR*) на које упућују одредбе овог правилника, примењиваће се као препоручена пракса до доношења прописа који ће регулисати ту материју.

Члан 15.

Појмови „Заједница”, „прописи Заједнице”, „аеродром”, „држава чланица” и „авио-превозник Заједнице” који се користе у овом правилнику тумаче се сагласно тачкама 2. и 3. Анекса II *ECAA* споразума.

Одредбе наведене у Прилогу 1, Анекс III, Одељак O, OPS 1.1005, тумаче се према закону којим се уређује ваздушни саобраћај.

Будући да држава чланица може да одреди строже услове који се односе на ограничење радног времена, времена летења и времена одмора од услова који су наведени у Прилогу 1, Анекс III, Одељак Q овог правилника, у Републици Србији примењују се услови који су одређени посебним прописом о организацији радног времена чланова посаде цивилног ваздухоплова.

Одредбе наведене у Прилогу 1, Анекс III, Одељак H, OPS 1.940, сходно се примењују и на летове у сврхе пружања услуга из ваздуха и превоза за сопствене потребе до доношења прописа који ће ближе уредити ову област

Члан 15а

У изузетним случајевима и за период који не може бити дужи од шест месеци Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије може одобрити авио-превознику да буде изузет од обавезе испуњења одређеног захтева који је наведен у Прилогу 1 или Прилогу 2 овог правилника уколико утврди да је авио-превозник на други начин обезбедио исти ниво сигурности који се постиже применом тог захтева.

Одобрење из става 1. овог члана не може се авио-превознику издати више пута поводом истог захтева.

Члан 15б

У интересу сигурности јавног авио-транспорта Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије може издати оперативну директиву којом може да ограничи коришћење ваздухоплова или да утврди посебне услове за коришћење ваздухоплова.

У оперативној директиви морају да буду наведени разлози због којих се директива издаје, поступци које авио-превозник мора да предузме, као и рок на који се директива издаје.

ПРИЛОГ 1

Уредба Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. године о усклађивању техничких прописа и управних поступака у области цивилног ваздухопловства

Члан 1.

1. Ова уредба примењује се на усклађивање техничких прописа и управних поступака у области сигурности (*safety*) у цивилном ваздухопловству, који се односе на коришћење и одржавање ваздухоплова, као и на лица и организације који су укључени у те послове.

2. Усклађени технички прописи и управни поступци из става 1. овог члана примењују се на све ваздухоплове које користе авио-превозници у смислу члана 2. тачке а) ове уредбе, без обзира на то да ли су регистровани у држави чланици или у другој држави.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овој уредби имају следећа значења:

а) *авио-превозник (operator)* – означава физичко лице са пребивалиштем у држави чланици или правно лице са седиштем у држави чланици које користи један или више ваздухоплова према прописима који се примењују у предметној држави чланици, или авио-превозника Заједнице, као што је то одређено у прописима Заједнице;

б) *производ (product)* – означава цивилни ваздухоплов, мотор, елису или уређај;

в) *уређај (appliance)* – означава сваки инструмент, опрему, механизам, справу или додатак који се употребљава или који је намењен за употребу приликом коришћења ваздухоплова за лет, без обзира на то да ли је уграђен или намењен уградњи у цивилни ваздухоплов или причвршћен на њега, али који не представља део структуре ваздухоплова, мотора или елисе;

г) *саставни део (component)* означава материјал, део или подсклоп који нису обухваћени дефиницијама наведеним у тачкама б) или в) овог члана и који се користе на цивилним ваздухопловима, моторима, елисама или уређајима;

д) *сертификација* (производа, услуге, организације или лица) означава сваки облик признавања да производ, услуга, организација или лице испуњавају услове из одговарајућег прописа. Сертификација обухвата два поступка:

– поступак провере да ли производ, услуга, организација или лице испуњавају у техничком смислу меродавне захтеве; овај поступак назива се „утврђивање техничких дејстава”;

– поступак формалног признавања усклађености с меродавним захтевима, издавањем сертификата, дозволе, одобрења или друге исправе на начин који је предвиђен националним прописима и поступцима; овај поступак назива се „утврђивање правних дејстава”;

ђ) *одржавање ваздухоплова* означава сваки преглед, сервисирање, измену и поправку обављене током оперативног века ваздухоплова, неопходне да би се омогућило да ваздухоплов остане усклађен са сертификацијом типа и обезбедио висок ниво сигурности у свим околностима; ово нарочито укључује измене које су одредили надлежни органи страна у аранжманима који су наведени у тачки ж) овог члана, према концептима надзора пловидбености;

е) *национална варијанта* означава национални захтев или пропис који држава одреди уз *JAR* или уместо *JAR*;

ж) *Аранжмани (arrangements)* означавају договоре закључене под покровитељством Европске конференције цивилног ваздухопловства (*ECAC*), у сврхе сарадње намењене

развоју и спровођењу заједничких прописа у свим областима које су повезане са сигурношћу и сигурним летом ваздухоплова. Ови аранжмани посебно су наведени у Анексу I;

з) *ваздухопловна власт (the Authority)* у Анексу III – означава надлежни орган који је издао уверење о оспособљености авио-превозника за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*).

Члан 3.

1. Не дирајући у примену члана 11. ове уредбе, заједнички технички захтеви и управни поступци који се примењују у Заједници у вези са јавним авио-транспортом авионима наведени су у Анексу III ове уредбе.

2. Упућивање на Одељак М из Анекса III ове уредбе или на неку од његових одредаба односи се на Део М (*Part-M*) Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 2042/2003 или на њене релевантне одредбе.

Члан 4.

1. У областима које нису обухваћене Анексом III ове уредбе, заједнички технички прописи и управни поступци усвајају се на основу члана 80. став 2. Уговора о оснивању Европске заједнице (у даљем тексту: Уговор). Комисија, по потреби и што је пре могуће, упућује предлоге у овим областима.

2. До усвајања предлога из става 1. овог члана, државе чланице могу да примењују одговарајуће одредбе својих постојећих националних прописа.

Члан 5.

Државе чланице воде рачуна да њихови органи који су надлежни за цивилно ваздухопловство испуњавају услове за чланство у Заједничким ваздухопловним властима (*JAA*), као што је то утврђено у аранжманима, и такве аранжмане безусловно потписују пре 1. јануара 1992. године.

Члан 6.

Ваздухоплов који се користи на основу одобрења које је издала држава чланица према заједничким техничким прописима и управним поступцима, може да се под истим условима користи у другим државама чланицама, без додатних техничких услова или процене предметних држава чланица.

Члан 7.

Држава чланица признаје уверења која је према овој уредби издала друга држава чланица или орган који поступа у њено име организацијама или лицима под њиховом надлежношћу, који су повезани са одржавањем производа и коришћењем ваздухоплова.

Члан 8.

1. Одредбе чл. 3-7. ове уредбе не спречавају државу чланицу да одмах предузме мере којима реагује на сигурносни проблем повезан са производом, лицем или организацијом на које се примењује ова уредба.

Ако је сигурносни проблем последица нивоа сигурности који не одговара заједничким техничким прописима и управним поступцима или је последица мањкавости тих прописа или поступака, држава чланица одмах обавештава Комисију и друге државе чланице о предузетим мерама и разлозима за њихово предузимање.

Комисија одлучује, према поступку наведеном у члану 12. став 2. ове уредбе, да ли неодговарајући ниво сигурности или недостаци заједничких техничких прописа и управних поступака оправдавају даљу примену усвојених мера. У таквом случају, Комисија предузима неопходне кораке да измени и допуни одређене заједничке техничке прописе и управне поступке, према члану 4. или члану 11. ове уредбе. Ако се установи да мере државе чланице нису оправдане, Комисија их укида.

2. Држава чланица може да одобри изузеће (*exemption*) од техничких прописа и управних поступака наведених у овој уредби у случају непредвиђених хитних оперативних околности или оперативних потреба са ограниченим трајањем.

Комисија и друге државе чланице обавештавају се о свим изузећима онда кад изузећа почну да се понављају или да се одобравају на време дуже од два месеца.

Кад се Комисија и друге државе чланице обавесте о изузећу које је једна држава чланица одобрила према подставу 2. овог члана, Комисија оцењује да ли је изузеће сагласно сигурносним циљевима ове уредбе или другим релевантним правилима установљеним прописима Заједнице.

Ако Комисија установи да изузеће није сагласно сигурносним циљевима ове уредбе или неком другом релевантном правилу установљеном прописима Заједнице, Комисија одлучује о заштитним мерама према поступку који је предвиђен у члану 12а ове уредбе.

У таквом случају, дотична држава чланица ставља ван снаге изузеће.

3. Кад на други начин може да се постигне исти ниво сигурности који се постиже применом заједничких техничких прописа и управних поступака наведених у Анексу III ове уредбе, држава чланица може, без дискриминације на основу државне припадности подносиоца захтева и узимајући у обзир потребу да се не наруши конкуренција, да одобри одступање (*derogating*) од ових одредаба.

Она обавештава Комисију о намери да одобри одступање, наводи разлоге који образлажу потребу за тиме и услове који обезбеђују постизање истог нивоа сигурности.

У року од три месеца од пријема обавештења о намери државе чланице да одобри одступање, Комисија почиње поступак према члану 12. став 2. ове уредбе, ради одлучивања о томе да ли су испуњени услови да се одступање одобри.

О својој одлуци Комисија обавештава државе чланице, које су овлашћене да примењују наведену меру. Одговарајуће одредбе Анекса III ове уредбе могу такође да се измене и допуне према члану 11. ове уредбе, тако да одражавају наведену меру.

Одредбе чл. 6. и 7. ове уредбе примењују се на дотичну меру.

4. Независно од ст. 1, 2. и 3. овог члана, држава чланица може да усвоји или да задржи одредбе које се односе на OPS 1.1105, тачку 6, OPS 1.1110, тач. 1.3. и 1.4.1, OPS 1.1115. и OPS 1.1125, тачку 2.1. Одељка Q из Анекса III, док се не утврде правила Заједнице на основу научних достигнућа и најбоље праксе.

Држава чланица обавештава Комисију о одредбама које одлучи да задржи.

Поводом националних одредаба које одступају од одредаба OPS 1 наведених у подставу 1. овог става, а које државе чланице намеравају да усвоје после почетка примене Анекса III, Комисија у року од три месеца од пријема обавештења од државе чланице, покреће поступак из члана 12. став 2. ове уредбе ради доношења одлуке о томе да ли националне одредбе испуњавају сигурносне циљеве ове уредбе и остале прописе Заједнице и да ли могу да се примењују.

О својој одлуци Комисија обавештава државе чланице које су овлашћене да примењују наведену меру. Одговарајуће одредбе Анекса III ове уредбе могу, такође, да се измене и допуне према члану 11. ове уредбе тако да одражавају наведену меру.

Одредбе чл. 6. и 7. ове уредбе примењују се на дотичну меру.

Члан 8а

1. Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (*EASA*) обавиће до 16. јануара 2009. године научну и медицинску процену одредаба Одељка Q Анекса III и, по потреби, Одељка O Анекса III.

2. Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја помаже Комисији око припремања предлога за измену одговарајућих техничких одредаба Одељка O и Одељка Q Анекса III.

Члан 9.

Државе чланице предузимају све мере потребне за усклађивање својих истраживачких програма у сврхе побољшања сигурности цивилних ваздухоплова и њиховог коришћења и о њима обавештавају Комисију. После консултовања држава чланица, Комисија може предузети одговарајућу иницијативу ради промовисања националних истраживачких програма.

Члан 10.

Државе чланице обавештавају Комисију о:

- а) сваком новом или измењеном или допуњеном захтеву или поступку који је био осмишљен или усвојен сагласно поступцима предвиђеним у Аранжманима и
- б) свакој измени Аранжмана;
- в) исходу консултација са индустријом и осталим заинтересованим субјектима.

Члан 11.

1. Мере које су намењене за измене и допуне споредних елемената ове уредбе, које су нужне због научног и техничког напретка, и којима се мењају и допуњавају заједнички технички прописи и управни поступци наведени у Анексу III ове уредбе, усвајају се према регулаторном поступку који је предвиђен у члану 12. став 3. ове уредбе. У изузетним случајевима Комисија може да примени хитан поступак из члана 12. став 4. ове уредбе.

2. Када измене и допуне наведене у ставу 1. овог члана садрже националну варијанту за државу чланицу Комисија, према поступку предвиђеном у члану 12. став 3. ове уредбе, одлучује да ли ће варијанту уврстити у заједничке техничке захтеве и управне поступке.

Члан 12.

1. Комисији помаже Одбор за ваздухопловну сигурност (у даљем тексту: Одбор).

2. Код позивања на овај став, примењују се чл. 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ узимајући у обзир њен члан 8.

Рок из члана 5 (6) Одлуке 1999/468/ЕЗ јесте три месеца.

3. Код позивања на овај став, примењују се члан 5а (1) до (4) и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир њен члан 8.

4. Код позивања на овај став, примењује се члан 5а (1), (2), (4) и (6) и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир њен члан 8.

Члан 12а.

Код позивања на овај члан, примењује се заштитни поступак који је предвиђен у члану 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ.

Пре доношења одлуке, Комисија консултује Одбор.

Рок из члана 6(б) Одлуке 1999/468/ЕЗ јесте три месеца.

Кад држава чланица упути Савету одлуку Комисије, Савет може већином гласова да донесе друкчију одлуку у року од три месеца.

Члан 13.

1. Државе чланице међусобно сарађују приликом примене и праћења извршења ове уредбе.

2. У оквиру међусобне сарадње наведене у ставу 1. овог члана надлежни органи држава чланица редовно размењују све доступне податке о:

– непоштовању одредаба ове уредбе које су учинили нерезиденти и казнама које су им за то одређене;

– казнама које је држава чланица одредила својим резидентима за кршење одредаба које је учињено у другим државама чланицама.

Члан 14.

Ова уредба ступа на снагу 1. јануара 1992. године.

АНЕКС I

Аранжмани из члана 2. став 1. тачка ж)

Аранжмани о изради, прихватању и примени заједничких ваздухопловних захтева (*Joint Aviation Requirements, JAR*) закључени на Кипру, 11. септембра 1990. године;

Напомена: Аранжмани наведени у овом Анексу нису више на снази.

АНЕКС II

Напомена: Овај Анекс није више на снази.

АНЕКС III

Заједнички технички прописи и управни поступци који се примењују у Заједници у вези са јавним авио-транспортом авионима (OPS 1)

Садржај:

- Одељак А – Примењивост
- Одељак Б – Опште одредбе
- Одељак Ц – Сертификација авио-превозника и надзор над авио-превозником
- Одељак Д – Оперативни поступци
- Одељак Е – Летење у условима смањене видљивости
- Одељак Ф – Опште перформансе авиона
- Одељак Г – Перформансе класе А
- Одељак Х – Перформансе класе Б
- Одељак И – Перформансе класе Ц
- Одељак Ј – Маса и положај тежишта авиона
- Одељак К – Инструменти и опрема авиона
- Одељак Л – Комуникациона и навигациона опрема
- Одељак М – Одржавање авиона
- Одељак Н – Летачка посада
- Одељак О – Кабинска посада
- Одељак П – Приручници, дневници и записи
- Одељак Q – Ограничења радног времена, времена летења и времена одмора
- Одељак Р – Превоз опасних материја
- Одељак С – Безбедност

ОДЕЉАК А - Примењивост

OPS 1.001 Примена

OPS 1 прописује захтеве који се односе на цивилне авионе намењене за обављање јавног авио-транспорта од стране авио-превозника чије је главно седиште и представништво на територији државе чланице. Одредбе OPS 1 се не примењују на:

1. авионе који се користе за потребе војске, царине и полиције;
2. летове у циљу извођења падобранских скокова и гашења пожара, као и позиционе и повратне летове у вези са њима којима се превозе лица која се иначе превозе на оваквим летовима;
3. летове који се обављају непосредно пре, за време и непосредно после пружања услуга из ваздуха, под условом да су ти летови повезани са пружањем услуга из ваздуха и да се њима, поред чланова посаде, превози више од шест лица која обављају послове пружања услуга из ваздуха.

OPS 1.003 Појмови

(а) Изрази који се користе у овом Анексу имају следеће значење:

1. „Прихваћено/прихватљиво” значи да ваздухопловна власт нема примедби на предмет прихватања;
2. „Одобрено од ваздухопловних власти” значи да је ваздухопловна власт издала акт којим потврђује да предмет одобрења одговара својој сврси;
1. „Главна листа минималне исправности опреме авиона (ММЕЛ)” (у даљем тексту: ММЕЛ) је листа минималне исправности опреме авиона (укључујући и увод) која одговара одређеном типу авиона. У ММЕЛ листи се наводе инструменти, делови опреме и функционални склопови који могу да буду привремено неисправни, под условом да се одржава прописани ниво сигурности одређен одговарајућим спецификацијама пловидбености због предвиђене толеранције у пројектовању или због примене оперативних поступака и поступака одржавања, као и услова и ограничења за њихову примену, у складу са важећим поступцима за обезбеђивање континуиране пловидбености авиона;
2. „Листа минималне исправности опреме авиона (МЕЛ) (у даљем тексту: МЕЛ)” је листа (укључујући и увод) која, под одређеним условима, омогућава коришћење авиона чији су инструменти, делови опреме или функционални склопови неисправни у тренутку започињања лета. МЕЛ листу припрема авио-превозник за авионе које користи, узимајући у обзир њихову намену, као и одговарајуће оперативне услове и услове одржавања, у складу са поступком који је одобрила ваздухопловна власт.

(б) Део М (*Part- M*) је Анекс I, а Део 145 (*Part -145*) је Анекс II Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 2042/2003 од 20. новембра 2003. године о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, делова и уређаја и о одобравању организација и особља који се баве овим пословима.

ОДЕЉАК Б – Опште одредбе

OPS 1.005 Опште одредбе

- (а) Авио-превозник је дужан да користи авион за обављање јавног авио-транспорта у складу са одредбама OPS 1. Ако се јавни авио-транспорт обавља авионима који имају перформансе класе Б, могу да се примењују олакшице наведене у Додатку 1 OPS 1.005(а).
- (б) Авио-превозник је дужан да испуни захтеве пловидбености за авионе којима обавља јавни авио-транспорт.
- (в) Авион се користи у складу са условима из уверења о пловидбености и у оквиру одобрених ограничења садржаних у летачком приручнику авиона.
- (г) Уређаји за симулирано летење (нпр. уређаји за симулирање летења или уређаји за симулирање летења без покрета) који се, за потребе обуке и провере користе уместо авиона, морају да испуњавају прописане захтеве. За коришћење уређаја за симулирано летење авио-превозник претходно мора да прибави сагласност ваздухопловних власти.

OPS 1.020 Одговорност авио-превозника у погледу поштовања прописа и процедура

Авио-превозник је дужан да омогући:

1. да сви запослени буду упознати да морају да поштују прописе и поступке државе на чијој територији се обавља јавни авио-транспорт који се односе на дужности које обављају;
2. да су чланови посаде упознати са прописима и поступцима који се односе на обављање њихових дужности.

OPS 1.025 Употреба заједничког језика

- (а) Авио-превозник је дужан да омогући да сви чланови посаде комуницирају на истом језику.
- (б) Авио-превозник је дужан да омогући да оперативно особље разуме језик на којем су написани делови оперативног приручника који се односе на њихове дужности и одговорности.

OPS 1.030 Одговорност авио-превозника за Листу минималне исправности опреме авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да за сваки авион изради МЕЛ коју одобрава ваздухопловна власт. МЕЛ мора да буде заснована на ММЕЛ, коју су прихватиле ваздухопловне власти. Критеријуми наведени у МЕЛ не могу бити блажи од критеријума наведених у ММЕЛ.
- (б) Авио-превозник мора да користи авион у складу са МЕЛ, изузев ако ваздухопловна власт одобри другачије. Одобрењем не смеју да се прекораче ограничења наведена у ММЕЛ.

OPS 1.035 Систем квалитета

- (а) Авио-превозник је дужан да установи систем квалитета и да именује руководиоца квалитета ради праћења усклађености поступања с процедурама и праћења примењивости процедура неопходних за обезбеђивање пловидбености авиона и

прописаног нивоа сигурности. Праћење усклађености поступања са процедурама подразумева двосмерну комуникацију између руководиоца квалитета и одговорног руководиоца (видети OPS 1.175(ж)) ради предузимања корективних мера.

- (б) Систем квалитета мора да садржи програм обезбеђења квалитета који садржи процедуре за проверу да ли се делатност обавља у складу с захтевима, стандардима и процедурама.
- (в) Систем квалитета и руководиоца квалитета морају да буду прихватљиви за ваздухопловне власти.
- (г) Систем квалитета мора да буде описан у одговарајућој документацији.
- (д) Изузетно од прописаног у (а), ваздухопловна власт може да прихвати предлог за именовање два руководиоца квалитета: једног за обављање јавног авио-транспорта, а другог за одржавање авиона, под условом да авио-превозник има једну организациону јединицу квалитета која је одговорна за спровођење система квалитета за целу организацију.

OPS 1.037 Програм за спречавање удеса и незгода и одржавање прописаног нивоа сигурности летења

- (а) Авио-превозник мора да донесе и одржава програм за спречавање удеса и незгода и одржавање прописаног нивоа сигурности летења који може да буде саставни део система квалитета и који садржи:
 1. Програм за стицање и одржавање свести о ризицима за лица која учествују у обављању јавног авио-транспорта;
 2. План извештавања о догађајима којим се омогућава упоређивање и процена извештаја о удесима и незгодама ради препознавања неповољних трендова или одступања од прописаног нивоа сигурности. Планом треба да се заштити идентитет лица које је пријавило догађај и да се предвиди могућност анонимног пријављивања догађаја;
 3. Процену информација које се односе на удесе и незгоде и њихово објављивање, без утврђивања одговорности;
 4. Програм праћења параметара лета за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 27 000 kg. Праћење параметара лета се заснива на употреби дигиталних параметара са обављених летова, у циљу подизања нивоа сигурности летења у односу на прописани ниво сигурности. Резултати анализе добијени на основу праћења параметара лета немају за циљ утврђивање одговорности. Извор података мора бити анониман;
 5. Име и презиме лица одговорног за спровођење програма.
- (б) Лице које је одговорно за спровођење Програма за спречавање удеса и одржавање прописаног нивоа сигурности летења предлаже корективне мере које проистичу из анализе програма.
- (в) Руководилац квалитета прати спровођење промена које су настале као резултат предложених корективних мера утврђених Програмом за спречавање удеса и одржавање прописаног нивоа сигурности летења.

OPS 1.040 Чланови посаде

- (а) Авио-превозник мора да омогући да чланови летачке и кабинске посаде буду обучени и да имају потребно знање за обављање својих дужности.
- (б) Ако поред чланова кабинске посаде постоје и други чланови посаде који обављају своје дужности у путничкој кабини авиона, авио-превозник мора да омогући:
 1. да их путници не мешају са члановима кабинске посаде;
 - а. да они не заузимају седишта предвиђена за чланове кабинске посаде;

3. да они не ометају чланове кабинске посаде у обављању својих дужности.

OPS 1.050 Информације које се односе на трагање и спасавање

Авио-превозник је дужан да омогући да информације о службама трагања и спасавања за одређени лет, буду лако доступне у пилотској кабини.

OPS 1.055 Информације о опреми која се користи у ванредним ситуацијама и опреми за преживљавање

Авио-превозник је дужан да обезбеди тренутну комуникацију са координационим центрима за спасавање, спискове са информацијама о опреми која се користи у ванредним ситуацијама и опреми за преживљавање која се налази у авиону. Информација, по могућству, садржи: број, боју и врсту чамаца за спасавање, пиротехничка средства, појединости о медицинским средствима за прву помоћ, залихама воде, као и врсти и фреквенцијама преносиве радио-опреме за случај опасности.

OPS 1.060 Принудно слетање на воду

Авио-превозник не сме да користи авион који има максимално одобрени број путничких седишта 30 и више, на летовима изнад воде, на удаљености већој од 120 минута лета, при брзини крстарења или удаљености 400 NM, у зависности шта је краће, од копна погодног за слетање у случају нужде, изузев ако авион испуњава услове за принудно слетање на воду који су одређени прописима о пловидбености.

OPS 1.065 Превоз војног наоружања и муниције

- (а) Авио-превозник не сме да превози војно наоружање и муницију без писмене сагласности свих заинтересованих држава.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да војно наоружање и муниција:
 - 1. буду смештени у авиону на месту на којем, у току лета, путници немају приступ;
 - 2. не буду напуњени, ако се ради о ватреном оружју, изузев ако пре лета добије сагласност свих заинтересованих држава да такво оружје и муниција могу да се превозе на начин који се у целини или делимично разликује од оног који је наведен у овом ставу.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вођа ваздухоплова буде упознат са свим подацима о оружју и муницији које треба да се превезе, као и о месту у авиону на којем ће они бити смештени.

OPS 1.070 Превоз спортског оружја и муниције

- (а) Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере како би обезбедио да му се пријави сваки комад спортског оружја и муниције који је планиран да се превезе.
- (б) Авио-превозник који прихвати да превезе спортско оружје и муницију мора да обезбеди да оно буде:
 - 1. смештено у авиону на месту на којем, у току лета, путници немају приступ, изузев ако ваздухопловна власт установи да то није практично и одобри примену другачије процедуре;
 - 2. ненапуњено, ако се ради о ватреном оружју или другом оружју које може да садржи муницију.

- (в) Муниција за спортско оружје може да се превози у предатом пртљагу путника што је подложно ограничењима наведеним у Техничким инструкцијама (видети OPS 1.1160(б)(5)), као што је дефинисано у OPS 1.1150(а)(15).

OPS 1.075 Начин превоза путника

- (а) Авио-превозник је у дужан да предузме одговарајуће мере да у току лета ниједно лице не буде у делу авиона који није намењен за смештај путника, изузев ако вођа ваздухоплова, писменим путем, привремено допусти приступ у неки од ових делова:
1. ради предузимања мера у циљу сигурности авиона, путника, животиња и робе;
 2. у коме се превози роба или пртљак, а тај део је направљен тако да омогући приступ лицима у току лета.

OPS 1.085 Дужности чланова посаде

- (а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности:
1. које се односе на сигурност авиона и лица која се у њему налазе;
 2. које су наведене у упутствима и процедурама у оперативном приручнику.
- (б) Члан посаде мора да:
1. обавести вођу ваздухоплова о сваком недостатку, отказу или квару за које сматра да могу да утичу на пловидбеност авиона или сигурност обављања лета, укључујући и системе који се користе у ванредним ситуацијама;
 2. обавести вођу ваздухоплова о сваком догађају који је угрозио или је могао да угрози сигурност лета;
 3. поступи у складу с прописаним поступком извештавања авио-превозника, у складу са OPS 1.037(а)(2). У сваком од ових случајева, копија извештаја се предаје вођи ваздухоплова.
- (в) Наведено под (б), не ослобађа члана посаде обавезе да пријави догађај, без обзира да ли је тај догађај већ пријавио неки други члан посаде.
- (г) Члан посаде не сме да обавља своје дужности у авиону:
1. док је под дејством неког лека који може да утиче на његове способности да не би дошло до угрожавања сигурности;
 2. после рођења на великим дубинама, одређено време;
 3. после давања крви, одређено време;
 4. ако посумња да није у стању да обавља своје дужности;
 5. ако зна, односно сумња да је преморен или осећа да није спреман у мери која би могла да угрози лет.
- (д) Члан посаде не сме да:
1. конзумира алкохол најмање 8 сати пре јављања на дужност или пре почетка дежурства;
 2. почне да ради ако му је концентрација алкохола у крви већа од 0,2 промила;
 3. конзумира алкохол у току радног времена или у току дежурства.
- (ђ) Вођа ваздухоплова:
1. је одговоран за сигурност свих чланова посаде, путника и робе у авиону од тренутка њиховог укрцавања/утовара па све до њиховог искрцавања/истовара из авиона на крају лета;
 2. је одговоран за лет и сигурност авиона од тренутка када је авион спреман за почетак таксирања, до тренутка док се не заустави на крају лета и док се погонске групе, као примарни извори кретања, у потпуности не угасе;

3. је овлашћен да издаје наређења ради сигурности авиона, лица и робе који се превозе;
 4. може да искрца било које лице или део робе који, по његовом мишљењу, представља потенцијалну опасност за сигурност авиона или лица у њему;
 5. може да одбије превоз лица за које сумња да је под утицајем алкохола или дроге, које би могло да угрози сигурност авиона или лица у њему;
 6. може да одбије превоз непожељних, депортованих или притворених лица, ако то представља ризик за сигурност авиона или лица у њему;
 7. мора да обезбеди да сви путници буду упознати са излазом за случај опасности, местом на којем се налази опрема за случај опасности и начином њене употребе;
 8. мора да обезбеди да сви оперативни поступци и листе провере буду усклађени са оперативним приручником;
 9. може да забрани члановима посаде да обављају било које радње за време полетања, почетног пењања, завршног прилаза и слетања, изузев радњи које су неопходне за сигурно извођење лета.
 10. може да не дозволи:
 - (i) онеспособљавање, искључивање или брисање података из уређаја за снимање параметара лета или брисање снимљених података после лета у случају удеса или незгоде који се обавезно пријављују;
 - (ii) онеспособљавање или искључивање уређаја за снимање звука у пилотској кабини у току лета, изузев ако сматра да снимљени подаци, који би се иначе аутоматски избрисали, морају да се чувају за потребе истраге о удесу, односно угрожавању сигурности, и не сме да допусти да снимљени подаци буду ручно избрисани за време или после лета у случају удеса или незгоде који се обавезно пријављују;
 11. мора одлучити да ли ће преузети авион с неисправностима које су допуштене по листи одступања конфигурације или листи минималне исправности опреме и система авиона;
 12. мора да обезбеди обављање претполетног прегледа.
- (е) Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом мора, у случају ванредних догађаја који захтевају тренутно доношење одлука и предузимање радњи, да предузме сваку радњу коју у датим околностима сматра потребном. У тим случајевима он може, у интересу сигурности, да одступи од правила, оперативних поступака и метода.

OPS 1.090 Овлашћење вође ваздухоплова

Авио-превозник је у дужан да предузме одговарајуће мере како би обезбедио да лица која се превозе у авиону поступају по наређењима вође ваздухоплова која су у интересу сигурности авиона, лица и имовине у њему.

OPS 1.095 Овлашћење за таксирање авионом

Авио-превозник је дужан да предузме мере којима се обезбеђује да таксирање по аеродромским површинама за кретање не врши лице које није члан летачке посаде, осим ако је лице које седи за командама:

1. овлашћено од стране авио-превозника или овлашћеног заступника и оспособљено за:
 - (i) таксирање;
 - (ii) коришћење радио станице

2. обучено у погледу плана аеродрома, путева, знакова, означавања, светала, знакова и упутстава контроле летења, фразеологије и процедура, као и да је способно да поступа у складу са стандардима за безбедно кретање авиона по аеродрому.

OPS 1.100 Приступ пилотској кабини

- (а) Авио-превозник је дужан да забрани сваком лицу приступ пилотској кабини и превоз у њој, осим ако је то лице:
1. члан посаде на дужности или летачко особље чији су послови везани за обављање лета;
 2. представник ваздухопловних власти који је одговоран за издавање уверења и дозвола, инспекцијски надзор или ако је то неопходно за обављање његовог посла;
 3. овлашћено да приступи пилотској кабини у складу са упутствима наведеним у оперативном приручнику.
- (б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди:
1. да приступ пилотској кабини не омета рад чланова летачке посаде,
 2. да лица која се превозе у пилотској кабини буду упозната са поступцима којима се обезбеђује прописани ниво сигурности.
- (в) Одлуку о приступу пилотској кабини доноси вођа ваздухоплова.

OPS 1.105 Недозвољен превоз

Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере како би спречио сакривање лица или терета у авиону.

OPS 1.110 Преносни електронски уређаји

Авио-превозник мора да предузме мере за спречавање коришћења преносних електронских уређаја који могу штетно да утичу на рад авионских система и опреме авиона.

OPS 1.115 Алкохол и дроге

Авио-превозник не сме да дозволи да се у авиону налази лице које је под дејством алкохола или дроге у мери у којој може да угрози сигурност авиона или лица у њему.

OPS 1.120 Угрожавање сигурности

Авио-превозник је дужан да предузме одговарајуће мере којима се спречава да услед несавесног чињења или нечињења или немара неког лица дође до угрожавања:

1. авиона или лица у њему;
2. лица или имовине од стране авиона.

OPS 1.125 Документи који морају да се налазе у авиону у току лета

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се за време лета у авиону налазе следећи документи:
1. уверење о регистрацији;
 2. уверење о пловидбености и потврда о провери пловидбености;
 3. оригинал или оверена копија уверења о нивоу буке и њихов превод на енглески језик;

4. оригинал или оверена копија уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*Air Operator Certificate - AOC*);
 5. дозвола за рад уграђене радио-станице;
 6. полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима.
- (б) Члан посаде мора, на сваком лету, да има код себе важећу дозволу с уписаним одговарајућим овлашћењем.

OPS 1.130 Приручници који морају да се налазе у авиону у току лета

Авио-превозник је дужан да обезбеди:

1. да се у току лета у авиону налазе одговарајући делови оперативног приручника који се односе на дужности посаде;
2. да делови оперативног приручника који су неопходни за лет буду лако доступни члановима летачке посаде;
3. да се у авиону налази важећи летачки приручник авиона, изузев ако ваздухопловна власт не прихвати да оперативни приручник прописан у OPS 1.1045, Додатак 1, део Б, садржи одговарајуће податке за тај авион.

OPS 1.135 Додатни подаци и обрасци који се морају налазити у авиону у току лета

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у авиону, у току лета, поред докумената и приручника прописаних у OPS 1.125 и OPS 1.130, налазе и следећи подаци и обрасци:
1. Оперативни план лета који садржи податке прописане у OPS 1.1060;
 2. Техничка књига авиона која садржи податке прописане у Делу М - М.А.306 - систем попуњавања техничке књиге авиона;
 3. Подаци у попуњеном *ATS* плану лета;
 4. Одговарајући *NOTAM/AIS* подаци;
 5. Одговарајући метеоролошки подаци;
 6. Документација о маси и положају тежишта авиона, као што је наведено у Одељку J;
 7. Обавештење о посебним категоријама путника, као што су особље обезбеђења (ако се не сматра члановима посаде), лица са инвалидитетом, непожељни путници, депортована лица и лица у притвору;
 8. Обавештење о посебним врстама робе, укључујући опасне материје, у писаном облику, као што је прописано у OPS 1.1215(в);
 9. Важеће мапе и карте с припадајућим документима прописане у OPS 1.290 (б)(7);
 10. Други документи, као што су робни и путнички манифест итд;
 11. Обрасци који се попуњавају у складу са захтевима ваздухопловних власти и авио-превозника.
- (б) Ваздухопловна власт може да дозволи да нека информација наведена у (а) не буде у писаној форми, али мора да буде доступна на други начин.

OPS 1.140 Подаци који се чувају на земљи

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се за време лета или серије летова:
- (i) на земљи чувају подаци који се односе на лет, сходно врсти лета;
 - (ii) подаци чувају док се не направи њихова копија на месту где ће бити чувани, у складу са одредбама OPS 1.1065 или, ако је то неизводљиво,
 - (iii) ти подаци налазе у авиону, у контејнеру који је отпоран на пламен.
- (б) Подаци наведени у (а) обухватају:

1. копију оперативног плана лета;
2. копију одговарајућег дела техничке књиге авиона;
3. *NOTAM* за одговарајуће руте, ако их је авио-превозник, из одређених разлога, издао;
4. документацију о маси и положају тежишта авиона, ако је прописано у OPS 1.625;
5. обавештење о посебним врстама робе.

OPS 1.145 Овлашћење за инспекцијски надзор

Авио-превозник је дужан да омогући овлашћеним лицима ваздухопловних власти које су издале *AOC* да, у било које време, могу да уђу у било који авион који се користи у складу са *AOC*, као и да им допусти приступ и боравак у пилотској кабини. Вођа ваздухоплова може да одбије приступ ако се, по његовом мишљењу, тиме угрожава сигурност лета.

OPS 1.150 Израда документације и записа

- (а) Авио-превозник је дужан да:
 1. овлашћеним лицима ваздухопловних власти омогући приступ свим документима и записима који се односе на лет или на одржавање авиона;
 2. благовремено припреми све документе и записе које захтевају ваздухопловне власти.
- (б) Вођа ваздухоплова мора благовремено, на захтев овлашћених лица ваздухопловних власти, да покаже документацију која мора да се налази у авиону.

OPS 1.155 Чување документације

Авио-превозник је дужан да обезбеди:

1. чување оригиналних докумената или њихових копија у одређеном року, чак и ако више није корисник тог авиона;
2. другом авио-превознику приступ документацији коју је дужан да чува о сваком члану посаде, у складу с Одељком Q, уколико тај члан посаде постане члан посаде авиона другог авио-превозника.

OPS 1.160 Чување, подношење и коришћење записа са уређаја за снимање параметара лета

- (а) Чување записа
 1. Авио-превозник је дужан да 60 дана после удеса авиона у коме се налази уређај за снимање параметара лета, чува забележене податке који се односе на тај удес, а који су сачувани у уређају за снимање параметара лета, изузев ако орган надлежан за истраживање узрока удеса не одлучи другачије;
 2. Авио-превозник који је користио авион са уграђеним уређајем за снимање параметара лета, мора да чува податке 60 дана после незгоде која се обавезно пријављује, изузев ако постоји претходно одобрење ваздухопловних власти или ако орган надлежан за испитивање узрока удеса не одлучи другачије;
 3. По налогу ваздухопловних власти, авио-превозник који користи авион у коме се налази уређај за снимање параметара лета, мора да чува првобитно забележене податке 60 дана, ако орган надлежан за истраживање узрока удеса не одлучи другачије;

4. Ако авион мора да има уређај за снимање параметара лета, авио-превозник је дужан да:
 - (i) чува записе о снимљеним параметрима лета за време коришћења авиона, као што је прописано у OPS 1.715, 1.720 и 1.725, изузев у случају провере и одржавања уређаја за снимање параметара лета када може да избрише снимљени материјал, осим материјала који је снимљен у последњих 60 минута;
 - (ii) чува документ који садржи податке потребне за поновно позивање и претварање сачуваних података у техничке јединице.
- (б) Подношење записа
Авио-превозник који користи авион у коме се налази уређај за снимање параметара лета је обавезан да, у прихватљивом року, на захтев ваздухопловних власти, поднесе на увид доступне, односно сачуване податке, забележене уређајем за снимање параметара лета.
- (в) Коришћење записа
 1. Подаци са уређаја за снимање звука у пилотској кабини могу да се користе само за потребе истраге удеса или незгоде који се обавезно пријављују, а у друге сврхе могу да се користе само уз сагласност члана посаде на којег се односе.
 2. Подаци са уређаја за снимање параметара лета могу да се користе само за потребе истраге удеса или незгоде који се обавезно пријављују, изузев ако те записе авио-превозник:
 - (i) користи за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;
 - (ii) користи за идентификацију;
 - (iii) објављује у складу са одговарајућим процедурама.

OPS 1.165 Закуп авиона

- (а) Појмови који се користе имају следеће значење:
 1. закуп авиона без посаде (*dry lease*) – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закупца;
 2. закуп авиона са посадом (*wet lease*) – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закуподавца;
- (б) Закуп авиона између авио-превозника Заједнице:
 1. Давање у закуп авиона са посадом. Авио-превозник који даје авион с посадом другом авио-превознику Заједнице, у складу са Уредбом (ЕЦ) број 1008/2008 Европског парламента и Савета од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање јавног авио-транспорта у Заједници задржава функције и одговорности прописане у Одељку Ц овог Анекса, и даље остаје одговоран за авион.
 2. Други видови закупа
 - (i) Изузев у случају закупа наведеног под (б)(1), авио-превозник који узима у закуп авион другог авио-превозника или даје у закуп авион другом авио-превознику, мора од ваздухопловних власти претходно да прибави одобрење за узимање, односно давање авиона у закуп. Услови који су део овог одобрења морају бити садржани у уговору о закупу;
 - (ii) Елементи уговора о закупу које су одобриле ваздухопловне власти, изузев уговора који се односи на авион и посаду којим није предвиђен пренос функције и одговорности, сматраће се, у односу на

закупљени авион, као одступање од *АОС* под којим се обављају летови.

- (в) Закуп авиона између авио-превозника Заједнице и другог лица које није авио-превозник Заједнице
1. Узимање у закуп авиона без посаде
 - (i) Авио-превозник Заједнице не сме да узме у закуп авион без посаде од субјекта који није авио-превозник Заједнице, осим уз претходну сагласност ваздухопловних власти. Услови који су саставни део одобрења, морају бити наведени у уговору о закупу авиона;
 - (ii) Авио-превозник Заједнице је дужан да обезбеди, ако се ради о узимању у закуп авиона без посаде, да се о свим одступањима у односу на захтеве прописане у Одељцима К, Л и/или *OPS 1.005(б)* обавести ваздухопловна власт и да та одступања буду прихватљива за ваздухопловну власт;
 2. Узимање у закуп авиона са посадом
 - (i) Авио-превозник Заједнице не сме да узме у закуп авион с посадом од субјекта који није авио-превозник Заједнице без претходног одобрења ваздухопловних власти;
 - (ii) Авио-превозник Заједнице дужан је да у вези закупа авиона са посадом обезбеди:
 - (А) да стандарди сигурности закуподавца који се односе на одржавање и обављање јавног авио-транспорта буду исти као важећи стандарди;
 - (Б) да је закуподавац авио-превозник који поседује *АОС* издат од државе потписнице Чикашке конвенције;
 - (В) да авион има уверење о пловидбености издато у складу са *ИКАО* Анексом 8. Уверење о пловидбености које је издао надлежни орган државе чланице, а који није орган који је издао *АОС*, прихвата се, без даљег поступка, ако је издато у складу са одредбама Дела 21 (*Part- 21*);
 - (Г) испуњење свих захтева ваздухопловних власти државе закупца.
 3. Давање у закуп авиона без посаде
Авио-превозник Заједнице може, за потребе јавног авио-транспорта, да да у закуп авион без посаде, авио-превознику из државе потписнице Чикашке конвенције, ако су испуњени следећи услови:
 - (А) да је ваздухопловна власт, изузетно, ослободила авио-превозника обавезе да испуни одговарајуће захтеве *OPS 1*, пошто је ваздухопловна власт државе закупца писмено преузела одговорност за надзор, одржавање и коришћење авиона и пошто је авион избрисан из уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*АОС*);
 - (Б) да се одржавање авиона врши у складу с одобреним програмом одржавања;
 4. Давање у закуп авиона са посадом
Авио-превозник Заједнице који даје авион са посадом другом авио-превознику, у складу са Уредбом (ЕС) број 1008/2008 Европског парламента и Савета од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање јавног авио-транспорта у Заједници и који задржава све функције и одговорности прописане у Одељку Ц овог Анекса, остаје и даље одговоран за авион.

Додатак 1 OPS 1.005(а)

Коришћење авиона са перформансама класе Б

(а) Појмови

1. Панорамски лет је лет код кога се полетање и слетање врши са истог аеродрома.
2. Лет из места А у место Б је лет код кога се полетање и слетање врши са различитих аеродрома
3. Ноћ је време између завршетка сумрака и почетка свитања или други период између заласка и изласка сунца који пропишу ваздухопловне власти.

(б) Лет, на које се односи овај додатак, може да се обавља уз следеће олакшице:

1. OPS 1.035 Систем квалитета
У случају малих авио-превозника, руководиоца квалитета уједно може бити и одговорно лице, под условом да проверу система квалитета врши лице које није запослено код тог авио-превозника. Ова одредба се примењује и у случају када је одговорни руководиоца уједно и одговорно лице за једну или више делатности.
2. Резервисано
3. OPS 1.075 Начини превоза лица
Не примењује се на летове који се обављају по правилима за визуелно летење (у даљем тексту: *VFR* летови) једномоторним авионом.
4. OPS 1.100 Приступ пилотској кабини
 - (i) Авио-превозник је дужан да пропише услове за коришћење седишта члана летачке посаде за превоз путника.
 - (ii) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди:
 - (А) да превоз путника на седишту члана летачке посаде не утиче на летење;
 - (Б) да путник који седи на седишту члана летачке посаде буде упознат са одговарајућим ограничењима и процедурама сигурности.
5. OPS 1.105 Неовлашћени превоз
Није примењив на *VFR* летове једномоторним авионом.
6. OPS 1.135 Додатни подаци и обрасци који морају да се налазе у авиону у току лета.
 - (i) За панорамске *VFR* летове једномоторним авионом у току дана, у авиону се не морају налазити следећа документа:
 - (А) оперативни план лета;
 - (Б) техничка књига авиона;
 - (В) *NOTAM/AIS* документи;
 - (Г) метеоролошки подаци;
 - (Д) обавештење о посебним категоријама путника и сл;
 - (Ђ) обавештење о посебним врстама робе, укључујући и опасне материје итд.
 - (ii) За дневне *VFR* летове једномоторним авионом који се обављају из места А у место Б није потребно обавештење о посебним категоријама путника, дефинисано у OPS 1.135(а)(7).
 - (iii) За дневне *VFR* летове који се обављају из места А у место Б, оперативни план лета може бити у једноставнијем облику и усклађен са потребама лета.
7. OPS 1.215 Коришћење услуга у ваздушном саобраћају:

При *VFR* летовима који се обављају дању, једномоторним авионом, мора се са службом која пружа услуге у ваздушном саобраћају одржавати необавезан контакт, који зависи од природе лета. Служба трагања и спасавања мора бити обезбеђена у складу са OPS 1.300.

8. OPS 1.255 Оперативни аеродромски минимуми
У случају *VFR* летова довољни су стандардни минимуми. Авио-превозник може да пропише додатне захтеве, узимајући у обзир: радио покривеност, конфигурацију терена, природу површине са које се полеће и слеће, услове за обављање летова и капацитет службе која пружа услуге у ваздушном саобраћају.
9. OPS 1.235 Поступци смањења нивоа буке
Нису примењиви за летове у *VFR* условима једномоторним авионом
10. OPS 1.240 Руте и подручја за обављање летова
Одредба (а)(1) се не примењује на панорамске летове који се обављају у дневним *VFR* условима једномоторним авионом.
11. OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета
Авио-превозник је дужан да обезбеди да се дневни *VFR* летови обављају на ваздушним путевима или у подручју где је могуће сигурно надвишавање терена и да се приликом одређивања минималних висина лета узима у обзир температура, конфигурација терена, неповољни метеоролошки услови (нпр. озбиљна турбуленција, корекција температуре и притиска у односу на стандардне вредности).
12. OPS 1.255 Политика планирања горива
 - (i) За панорамске летове авио-превозник је дужан да одреди минималну количину горива са којом мора да се заврши лет (финална резерва), која не може да буде мања од количине која је неопходна за лет у трајању од 45 минута.
 - (ii) За летове из места А у место Б авио-превозник мора да обезбеди да се при прорачуну корисног горива пред лет узме у обзир:
 - (А) гориво за таксирање (количина горива која се потроши пре полетања), ако је та количина значајна;
 - (Б) путно гориво (гориво неопходно за лет до дестинације);
 - (В) резервно гориво:
 1. рутна резерва (количина горива која није мања од 5% од планиране путне количине горива или, у случају поновног планирања у току лета, 5% од путног горива за остатак лета;
 2. финална резерва горива (гориво које је неопходно за додани лет у трајању од 45 минута за авионе са клипним моторима или 30 минута за авионе са млазним моторима);
 - (Г) гориво за лет до алтернативног аеродрома (гориво које је неопходно за лет до алтернативног аеродрома предвиђеног за одредишни аеродром, под условом да се захтева алтернативни аеродром);
 - (Д) додатно гориво (количина горива коју може да захтева вођа ваздухоплова као додатак на количину горива одређену од (А) до (Г)).
13. OPS 1.265 Превоз непожељних путника, депортованих лица и лица у притвору лица
За *VFR* летове једномоторним авионом, на којима се не превозе непожељни путници, депортована лица или лица у притвору, авио-превозник не мора да пропише процедуре за превоз ових категорија путника.

14. OPS 1.280 Заузимање путничких седишта
Није примењиво на *VFR* летове једномоторним авионом.
15. OPS 1.285 Обавештавање путника
Демонстрација употребе опреме у случају нужде и обавештавање путника морају бити прилагођени врсти лета. На летовима са једним чланом летачке посаде, пилот не може да буде укључен у обављање послова који би га ометали у вршењу летачких дужности.
16. OPS 1.290 Припрема лета
 - (i) Оперативни план лета није потребан за панорамске летове;
 - (ii) За летове из места А у место Б у дневним *VFR* условима, авио-превозник је дужан да обезбеди да за сваки лет буде попуњен поједностављен облик оперативног плана лета, који зависи од врсте лета.
17. OPS 1.295 Избор аеродрома
Не примењује се на *VFR* летове. Упутства за коришћење аеродрома, као и површина за полетање и слетање, морају бити у складу са захтевима OPS 1.220.
18. OPS 1.310 Места за чланове посаде
Ова одредба се не примењује на *VFR* летове који се обављају са два члана летачке посаде.
19. OPS 1.375 Праћење потрошње горива у току лета
Додатак 1 OPS 1.375 се не примењује на дневне *VFR* летове једномоторним авионом.
20. OPS 1.405 Започињање прилаза и настављање прилаза
Не примењује се на *VFR* летове.
21. OPS 1.410 Оперативни поступци– надвишавање висине прага писте
Не примењује се на *VFR* летове.
22. OPS 1.430 до 1.460, укључујући и додатке.
Не примењује се на *VFR* летове.
23. OPS 1.530 Полетање
 - (i) Одредбе наведене под (а) се примењују са следећим додатком: ваздухопловна власт може да прихвати и друге податке који се односе на перформансе које је установио авио-превозник на основу показних летова и реалних података. Одредбе наведене под (б) и (в) се примењују уз следеће додатке: ако се захтеви из овог одељка не могу испунити због физичког ограничења дужине полетно-слетне стазе и ако постоји јавни интерес и неопходност обављања летова, ваздухопловна власт може, у појединачном случају, да прихвати друге податке о перформансама који нису у супротности са подацима који су дати у летачком приручнику авиона, а који се односе на посебне процедуре које је утврдио авио-превозник.
 - (ii) Авио-превозник који жели да обавља летове у складу са наведеним у (i) мора да има одобрење ваздухопловних власти које су издале АОС. Одобрење садржи:
 - (А) тип авиона;
 - (Б) врсту летова;
 - (В) аеродроме и полетно-слетне стазе које ће се користити;
 - (Г) ограничење да се полетање обави према правилима метеоролошке видљивости (*VMC*);
 - (Д) оспособљеност чланова посаде;
 - (Ђ) ограничење за авионе који имају уверење о типу које је први пут издато пре 1. јануара 2005. године.

- (iii) Лет мора да буде прихваћен од стране државе на чијој се територији налази аеродром.
24. OPS 1.535 Надвишавање препрека при полетању – авиони са више мотора
- (i) Одредбе наведене у (а)3, (а)4, (а)5, (б)2, (в)1, (в)2, као и Додатак не примењују се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).
 - (ii) За летове који се обављају по правилима за инструментално летење и летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење одредбе наведене под (б) и (в) се примењују са следећим одступањима:
 - (А) Сматра се да постоји могућност визуелног навођења када је видљивост у току лета 1 500 m или већа;
 - (Б) Потребна максимална ширина ваздушног пута је 300 m када је видљивост у току лета 1 500 m или већа;
25. OPS 1.545 Слетање на дестинацију и на алтернативне аеродроме
- (i) Одредба се примењује уз испуњење следећих услова: када се захтеви из ове одредбе не могу применити услед физичких ограничења која се односе на продужења полетно-слетне стазе и када постоји јасан јавни интерес и потреба за обављањем саобраћаја, ваздухопловна власт може појединачно да размотри сваки случај и да прихвати другачије податке о перформансама авиона који су у складу са летачким приручником авиона, а односе се на посебне поступке утврђене од стране авио-превозника на основу претходног искуства;
 - (ii) Авио-превозник који намерава да обавља летење сходно одредбама наведеним под (i) мора претходно да прибави одобрење ваздухопловне власти која је издала уверење о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*). У одобрењу мора да буде наведено:
 - (А) тип авиона;
 - (Б) врста лета;
 - (В) аеродром и полетно-слетна стаза за слетање;
 - (Г) напомена да завршни прилаз и слетање морају да се обављају у *IMC* условима;
 - (Д) обавезна оспособљеност посаде;
 - (Ђ) ограничење да могу да се користе само авиони којима је прво уверење о типу издато пре 1. јануара 2005. године;
 - (iii) Обављање ових летова мора да одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се налази аеродром на који се слеће.
26. OPS 1.550 Слетање на суву полетно-слетну стазу:
- (i) Ова одредба се примењује уз испуњење следећих услова: када се захтеви из ове одредбе не могу применити услед физичких ограничења која се односе на продужења полетно-слетне стазе и када постоји јасан јавни интерес и потреба за обављањем саобраћаја, ваздухопловна власт може појединачно да размотри сваки случај и да прихвати другачије податке о перформансама авиона који су у складу са летачким приручником авиона, а односе се на посебне поступке утврђене од стране авио-превозника на основу претходног искуства;
 - (ii) Авио-превозник који намерава да обавља летење сходно одредбама наведеним под (i) мора претходно да прибави одобрење ваздухопловне власти која је издала уверење о оспособљености за

- обављање јавног авио-транспорта (*АОС*). У одобрењу мора да буде наведено:
- (А) тип авиона;
 - (Б) врста лета;
 - (В) аеродром и полетно-слетна стаза за слетање;
 - (Г) напомена да завршни прилаз и слетање морају да се обављају у *VMC* условима;
 - (Д) обавезна оспособљеност посаде;
 - (Ђ) ограничење да могу да се користе само авиони којима је прво уверење о типу издато пре 1. јануара 2005. године;
- (iii) Обављање ових летова мора да одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се налази аеродром на који се слеће.
27. Резервисано
28. OPS 1.650 Летови који се обављају дању по правилима за визуелно летење (*VFR* летови)
OPS 1.650 се примењује уз додатак: једномоторни авиони, којима је први пут издато уверење о пловидбености пре 22. маја 1995. године, могу да буду изузети од захтева наведених у (ђ), (е), (ж) и (з) од стране ваздухопловних власти, ако је за њихово испуњење неопходна модификација.
29. Део М (*Part-M*) – М.А.704 – Приручник организације за обезбеђивање континуиране пловидбености (*САМО*)
Приручник организације за обезбеђивање континуиране пловидбености (*САМО*) мора да буде прилагођен врсти летова који се обављају.
30. Део М (*Part -M*) - М.А.306 Начин попуњавања техничке књиге авиона
Ваздухопловна власт може да одобри једноставнији облик техничке књиге авиона, у зависности од лета који се обавља.
31. OPS 1.940 Састав летачке посаде
Прописано у (а)2, (а)4 и (б) није примењиво на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, изузев (а)(4) који се у потпуности примењује ако OPS 1 захтева два члана летачке посаде.
32. OPS 1.945 Прелазна обука и провера
- (i) Прописано у (а)7 – летење на линији под надзором (*LIFUS*) се може обавити авионом одговарајуће класе. Број ових летова зависи од сложености летова.
 - (ii) Одредба из (а)8 се не примењује.
33. OPS 1.955 Одређивање вође ваздухоплова
Прописано у (б) се примењује на следећи начин:
Ваздухопловна власт може да прихвати скраћену обуку за вођу ваздухоплова, која одговара врсти летова који се обављају.
34. OPS 1.960 Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота авиона (*CPL*)
Прописано у (а)1(i) се не примењује на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење.
35. OPS 1.965 Периодична обука и провера:
- (i) Прописано у (а)1 се примењује на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, на следећи начин: обука и провера морају да одговарају врсти летова и класи авиона на којем члан летачке посаде обавља лет, укључујући и посебну опрему која се користи.
 - (ii) Прописано у (а)3(ii) се примењује на следећи начин: обука у авиону се може обавити са испитивачем за класу авиона (*CRE*), испитивачем у лету (*FE*) или испитивачем за тип авиона (*TRE*).

- (iii) Прописано у (а)4(i) се примењује на следећи начин: проверу стручности може да обави испитивач за тип авиона (*TRE*), испитивач за класу авиона (*CRE*) или одговарајуће обучен вођа ваздухоплова кога је овластио авио-превозник, кога су прихватиле ваздухопловне власти, а који је обучен у складу са концептом унапређења потенцијала посаде (*CRM*).
 - (iv) прописано у (б)2 примењује се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење, на следећи начин: ако се летење одвија у сезонама које нису дуже од 8 узастопних месеци, једна провера стручности од стране авио-превозника мора бити спроведена пре почетка обављања јавног авио-транспорта.
36. OPS 1.968 Оспособљеност пилота за управљање авионом са било ког седишта
Додатак 1 се не примењује на *VFR* летове који се обављају дању, једномоторним авионом.
37. OPS 1.975 Оспособљеност члана летачке посаде за руте и аеродроме
- (i) За *VFR* летове који се обављају дању, прописано у (б), (в) и (г) се не примењују, изузев у случајевима када се захтева посебно одобрење за летење на аеродром који се налази на територији државе која захтева одобрење. Одобрење је дужан да прибави авио-превозник.
 - (ii) За *IFR* летове или *VFR* летове који се обављају ноћу, уместо прописаног од (б) до (г), оспособљеност летачке посаде за руте и аеродроме може бити призната уз следеће:
 - (А) ако у периоду од 12 месеци члан летачке посаде обави летове који обухватају најмање 10 рутних сектора у подручју обављања делатности и самостално се информише о поступцима који се примењују на планираним аеродромима. Ова одредба се примењује само за најзахтевније аеродроме.
 - (Б) летови ка најзахтевнијим аеродромима се могу обавити под условом да:
 1. је вођа ваздухоплова у претходних 36 месеци, у својству радећег члана летачке посаде или у својству посматрача, оспособљен за слетање/полетање на/са најзахтевнијих аеродрома;
 2. се прилаз изводи у условима спољашње метеоролошке видљивости (*VMC*), са најмање дозвољене висине за одговарајући сектор;
 3. чланови летачке посаде, пре лета, имају на располагању неопходне информације о аеродрому.
38. OPS 1.980 Летење на различитим типовима и верзијама авиона:
- (i) ове одредбе се не примењују на лет који се обавља дању, у *VFR* условима, клипним авионом са једним чланом летачке посаде;
 - (ii) за *IFR* летове и *VFR* летове који се обављају ноћу, захтев који је наведен у Додатку 1 OPS 1.980, у (г)2(i), а који се односи на 500 сати летења у одговарајућем саставу посаде пре коришћења овлашћења за тип или класу авиона уписаних у дозволи, се смањује на 100 сати или на 100 сектора, ако се један од уписа односи на класу авиона. Провера у лету мора да се обави пре него што пилот постане вођа ваздухоплова.
39. OPS 1.981 Захтеви који се односе на члана посаде који има дозволу пилота авиона и дозволу пилота хеликоптера

- Ако лет обавља један члан посаде клипним авионом, прописано у (а)1 се не примењује.
40. Резервисано
 41. OPS 1.1060 Оперативни план лета
За панорамске летове који се обављају дању у *VFR* условима не захтева се оперативни план лета. За летове из места А у место Б, који се обављају дању, у *VFR* условима, план лета може бити у једноставнијем облику који одговара врсти лета који се обавља.
 42. OPS 1.1070 Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*САМО*)
Приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*САМО*) мора да се прилагоди врсти летова који се обављају.
 43. OPS 1.1071 Техничка књига авиона:
Примењиво је на начин наведен у Делу М (*Part-M*) - М.А.306 - Систем попуњавања техничке књиге авиона
 44. Резервисано
 45. Резервисано
 46. OPS 1.1240 Програми обуке:
Програми обуке морају бити прилагођени врсти летова који се обављају. Програми самосталне обуке могу бити прихватљиви у случају *VFR* летова.
 47. OPS 1.1250 Листа поступака безбедносног прегледа авиона:
Не односи се на летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење.

Додатак 1 OPS 1.125

Документи који морају да се налазе у авиону у току лета
(Видети OPS 1.125)

У случају губитка или крађе докумената који су наведени у OPS 1.125, авион може да се користи док се лет не заврши у бази или у месту где је могуће обезбедити нова документа.

ОДЕЉАК Ц – Сертификација авио-превозника и надзор над авио-превозником

OPS 1.175 Општа правила за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС)

Напомена 1: у Додатку 1 ближе су одређени садржај и услови за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС).

Напомена 2: у Додатку 2 ближе су одређени захтеви руковођења и организације.

- (а) Авио-превозник може да користи авион у комерцијалне сврхе, у складу са условима наведеним у уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС) (у даљем тексту: АОС).
- (б) Подносилац захтева за издавање или измену АОС мора да омогући ваздухопловним властима да провере сигурносне аспекте предложених летова.
- (в) Подносилац захтева за издавање АОС:
 1. не сме да поседује АОС који је издат од стране других ваздухопловних власти, изузев ако су заинтересоване ваздухопловне власти то посебно одобриле;
 2. мора да има седиште и представништво на територији државе која је надлежна за издавање АОС;
 3. мора да докаже ваздухопловним властима да испуњава прописане услове који се односе на сигурност летења.
- (г) Ако авио-превозник поседује авионе који су уписани у регистре више држава чланица, неопходно је да постоје споразуми којима се обезбеђује надзор над тим авионима.
- (д) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима омогући приступ својој организацији, приступ организацији са којом је закључио уговор о одржавању авиона (одобреној у складу са Делом 145, *Part-145*) и приступ авионима, ради утврђивања сталне усклађености са захтевима OPS 1.
- (ђ) АОС се може изменити, суспендовати или одузети ако ваздухопловна власт закључи да авио-превозник више не може да обавља јавни авио-транспорт са прописаним нивоом сигурности.
- (е) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима, на задовољавајући начин, докаже:
 1. да његова организација и руководство одговарају врсти и обиму јавног авио-транспорта који обавља;
 2. да има дефинисане поступке за вршење сталног надзора над летовима које обавља.
- (ж) Авио-превозник мора да именује одговорног руководиоца, прихватљивог за ваздухопловне власти, који треба да обезбеди да се коришћење и одржавање ваздухоплова у потпуности могу финансирати и обављати у складу са стандардима које захтевају ваздухопловне власти.
- (з) Авио-превозник мора да именује одговорна лица, прихватљива за ваздухопловне власти, која су одговорна за руковођење и надзор:
 1. летачке делатности;
 2. система одржавања;
 3. обуке посаде;
 4. земаљске делатности.
- (и) Једно лице може да буде именовано на више руководећих функција, ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти. Авио-превозник који запошљава 21 или

више лица са пуним радним временом, мора да именује најмање два одговорна лица.

- (ј) Ако авио-превозник запошљава 20 или мање лица са пуним радним временом, једну или више одговорних функција може да обавља одговорни руководилац ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти.
- (к) Авио-превозник је одговоран да сваки лет буде обављен у складу са оперативним приручником.
- (л) Авио-превозник је дужан да обезбеди техничка средства која омогућавају сигурно земаљско опслуживање авиона.
- (љ) Авио-превозник је дужан да опреми авионе и оспособи посаду, у складу са захтевима за подручје обављања летова и врсту делатности.
- (м) Авио-превозник мора да испуни захтеве одржавања у складу са Делом М (*Part-M*), за све авионе којима обавља јавни авио-транспорт, под условима дефинисаним у *AOC*.
- (н) Авио-превозник је дужан да ваздухопловним властима достави примерак оперативног приручника, као што је наведено у Одељку II, као и његове измене и допуне.
- (њ) Авио-превозник мора да одржава објекте, уређаје и средства у главној бази, сходно врсти и подручју обављања делатности.

OPS 1.180 Издавање, измена и продужење важења *AOC*

- (а) За издавање, измену и продужење важење *AOC* неопходно је:
 - 1. да авиони којима се обавља јавни авио-транспорт поседују уверење о пловидбености које је издато у складу са Уредбом Комисије број 1702/2003 од 24. септембра 2003. године, којом се утврђују правила за извршење за сертификацију ваздухоплова и са њима повезаних производа, делова и уређаја, у области пловидбености и заштите животне средине, као и за одобравање организација за производњу и организација за пројектовање. Уверење о пловидбености које је издала држава чланица која није издавалац *AOC*, прихвата се, без вођења поступка признавања, ако је издато у складу са одредбама Дела 21 (*Part-21*);
 - 2. да је ваздухопловна власт одобрила систем одржавања у складу с Делом М (*Part-M*), Одељак Г;
 - 3. да авио-превозник ваздухопловним властима докаже да је способан да:
 - (i) успостави и одржава одговарајућу организацију;
 - (ii) успостави и одржава систем квалитета, у складу са одредбама наведеним у OPS 1.035;
 - (iii) утврди захтеване програме обуке;
 - (iv) испуни прописане захтеве одржавања авиона, у складу са врстом и обимом саобраћаја, укључујући и одредбе које су прописане у OPS 1.175(e) до (м);
 - (v) испуни захтеве из OPS 1.175.
- (б) Поред наведеног у OPS 1.185(ђ), авио-превозник је обавезан да, у што краћем року, обавести ваздухопловну власт о промени података у складу са одредбама OPS 1.185(a).
- (в) Ако ваздухопловна власт није уверена да су испуњени услови наведени у (а), може да захтева да се обави један или више показних летова, који могу бити и комерцијални летови.

OPS 1.185 Административни захтеви

- (а) Авио-превозник је дужан да уз захтев за прво издавање *AOC*, његову измену или продужење важења, достави:
 - 1. званичан и пословни назив подносиоца захтева, као и адресу;
 - 2. опис предложеног саобраћаја;
 - 3. опис организације руковођења;
 - 4. име одговорног руководиоца;
 - 5. имена одговорних лица, укључујући лица која су одговорна за летачку делатност, систем одржавања, обуку посаде и земаљску делатност, њихове квалификације и искуство;
 - 6. оперативни приручник.
- (б) У погледу система одржавања авиона, приликом првог издавања *AOC*, а по потреби, и приликом измене или продужења важења *AOC*, авио-превозник мора, за сваки тип авиона који ће користити за обављање јавног авио-транспорта да приложи следеће податке:
 - 1. приручник организације за обезбеђење континуиране пловидбености (*САМО*);
 - 2. програм одржавања авиона;
 - 3. техничку књигу авиона;
 - 4. техничке спецификације из уговора о одржавању закљученог између авио-превозника и организације за одржавање која је овлашћена у складу са Делом 145 (*Part-145*);
 - 5. број авиона.
- (в) Захтев за прво издавање *AOC* подноси се најкасније 90 дана, а оперативни приручник најкасније 60 дана пре почетка планираног обављања саобраћаја.
- (г) Захтев за измену *AOC* подноси се најкасније 30 дана пре планираних промена, изузев ако је другачије договорено с ваздухопловним властима.
- (д) Захтев за продужење важења *AOC* подноси се најкасније 30 дана пре истека његовог важења, изузев ако је другачије договорено с ваздухопловним властима.
- (ђ) О променама одговорних лица, осим у изузетним околностима, ваздухопловна власт мора бити обавештена најкасније 10 дана пре планиране промене.

Додатак 1 OPS 1.175

Садржина уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (*AOC*)

У *AOC* морају да буду наведени:

- (а) назив и седиште авио-превозника;
- (б) датум издавања и рок важења *AOC*;
- (в) опис врсте одобреног јавног авио-транспорта;
- (г) тип авиона који су одобрени за обављање делатности;
- (д) ознаке регистрације одобрених авиона, изузев ако је авио-превозник претходно прибавио сагласност ваздухопловних власти за другачији начин обавештавања о ознакама регистрације авиона којима обавља јавни авио-транспорт на основу *AOC*;
- (ђ) одобрена подручја за обављање јавног авио-транспорта;
- (е) посебна ограничења;
- (ж) посебна одобрења/сагласности као што су:
CAT II/CAT III (укључујући одобрени минимум), *MNPS*, *ETOPS*, *RNAV*, *RVSM*, превоз опасних материја и, ако је применљиво, за авио-превознике који непосредно или посредно врше обуку - одобрење за спровођење основне обуке везане за сигурност и издавање потврде о завршеној обуци која је предвиђена у Одељку О.

Додатак 2 OPS 1.175

Руковођење и организација имаоца АОС

- (а) Опште одредбе
Авио-превозник је дужан да обезбеди стабилну и ефикасну руководећу структуру како би обезбедио сигурно обављање јавног авио-транспорта. Одговорна лица морају да имају доказане руководеће способности и одговарајуће техничке, односно оперативне квалификације у ваздухопловству;
- (б) Именовани руководиоци
1. Опис дужности и одговорности именованих руководилаца и њихова имена, морају да буду наведени у оперативном приручнику, а о свакој њиховој планираној, односно стварној промени или промени дужности које обављају, ваздухопловна власт мора да буде писмено обавештена;
 2. Ако је именовани руководилац одсутан, авио-превозник мора да предузме одговарајуће мере ради обезбеђења сталног надзора;
 3. Лице које је за руководиоца именовано један имаоца АОС не може да именује за руководиоца други имаоца АОС, изузев ако то прихвати ваздухопловна власт која је издала АОС;
 4. У уговору о раду именованих руководилаца мора да буде наведен довољан број радних сати тако да могу да обављају руководеће дужности примерене врсти и обиму саобраћаја.
- (в) Број особља и надзор над особљем
1. Чланови посаде
Авио-превозник је дужан да запосли довољан број чланова летачке и кабинске посаде за планирани саобраћај. Чланови летачке посаде морају да буду обучени и проверени у складу са Одељком Н, а чланови кабинске посаде у складу са Одељком О;
 2. Земаљско особље
 - (i) Број земаљског особља зависи од врсте саобраћаја и његовог обима. Лица која обављају оперативне послове и послове земаљског опслуживања авиона морају да буду обучена и свесна својих одговорности;
 - (ii) Авио-превозник који је уговором поверио обављање појединих услуга другој организацији, одговоран је за одржавање прописаног нивоа сигурности и других стандарда. Одговорно лице авио-превозника мора да обезбеди да сваки запослени у организацији са којом је закључен уговор о обављању појединих услуга испуњава прописане услове;
 3. Интерни надзор
 - (i) Број лица одређених за вршење надзора зависи од структуре авио-превозника и броја запослених.
 - (ii) Дужности и одговорности лица које врши надзор морају да буду тачно одређене, а друге обавезе морају бити одређене тако да му омогућавају вршење надзора.
 - (iii) Надзор над члановима посаде и над земаљским особљем врше лица која имају одговарајуће искуство и личне квалитете у складу са стандардима наведеним у оперативном приручнику.
- (г) Услови смештаја
1. Авио-превозник мора да обезбеди одговарајући простор у свакој оперативној бази за рад особља чији послови директно утичу на сигурност летења. Посебна пажња мора да се посвети потребама земаљског особља

које је повезано с оперативним надзором, чувањем и објављивањем важних података, као и потребама лица која раде на пословима планирања лета;

2. Службе морају благовремено да доставе оперативна упутства и друге информације свима којима су они неопходни;

(д) Документација

Авио-превозник врши израду, измене и допуне оперативног приручника, као и друге документације.

ОДЕЉАК Д – Оперативни поступци

OPS 1.192 Појмови

Појмови који се користе у овом одељку имају следећа значења:

- (а) одговарајући аеродром је аеродром који авио-превозник сматра задовољавајућим у погледу особина полетно-слетне стазе и захтева који се односе на перформансе авиона. У време које је предвиђено за коришћење, аеродром треба да буде отворен и да на њему постоји: служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају, метеоролошка служба и служба за ванредне ситуације. Аеродром треба да буде опремљен навигационим средствима, средствима за комуникацију и одговарајућим осветљењем;
- (б) продужени летови двомоторних авиона (*Extended Range Operations for Two Engine Aeroplanes - ETOPS*) (у даљем тексту: *ETOPS* летови) су летови који се обављају двомоторним авионима који имају одобрење издато од стране ваздухопловних власти (*ETOPS* одобрење). Одобрењем се авио-превознику дозвољава да користи авион за летове на већој удаљености од одговарајућег аеродрома од оне удаљености која је одређена у OPS 1.245(а);
- (в) одговарајући алтернативни аеродром на рути за потребе *ETOPS* летова је аеродром који се користи за *ETOPS* летове. У време коришћења аеродрома мора да ради служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају и мора да постоји најмање један инструментални прилаз;
- (г) алтернативни аеродром на рути (*En Route Alternate Aerodrome - ERA*) (у даљем тексту: *ERA*) је одговарајући аеродром на рути који може да се планира;
- (д) 3% *ERA* је алтернативни аеродром на рути који се одређује у циљу смањења рутне резерве горива на 3%;
- (ђ) изоловани аеродром: уколико ваздухопловна власт прихвати, одредишни аеродром се сматра изолованим ако је захтевана количина горива (гориво за скретање са руте заједно са завршном количином горива) која је потребна за летење до најближег одговарајућег алтернативног аеродрома већа од:
 - количине горива потребног за лет у трајању од два сата или у трајању од 45 минута, плус 15% од планираног путног времена које авион проводи на висини крстарења (бира се мања вредност) - за авионе са клипним моторима;
 - количине горива неопходног за два сата лета при стандардној потрошњи горива у фази крстарења изнад дестинације, укључујући финалну резерву горива - за авионе са млазним моторима;
- (е) одговарајућа позиција је позиција која може да се одреди употребом опреме за мерење растојања (*DME*), одговарајућег постављеног *NDB*, *VOR*, *SRE* или *PAR* или неког другог положаја између 3 NM и 5 NM од прага полетно-слетне стазе, а који независно одређује позицију авиона;
- (ж) критична фаза лета су: залет; путања лета при полетању; финални прилаз; слетање, укључујући рулање при слетању и друге фазе лета које одреди вођа ваздухоплова;
- (з) рутна резерва је количина горива која је неопходна да се избегну непредвиђене околности које могу да имају утицај на потрошњу горива у току лета ка одредишном аеродрому, одступања у потрошњи горива у односу на стандардну потрошњу горива, одступања од прогнозираних метеоролошких услова и одступања од планиране руте и нивоа крстарења, односно висине;
- (и) одвојене полетно-слетне стазе су полетно-слетне стазе на истом аеродрому које имају одвојене површине за слетање. Одвојене полетно-слетне стазе могу да буду физички одвојене или да се укрштају, тако да ако је једна полетно-слетна стаза затворена, то не спречава планирана слетања и полетања на другој полетно-слетној

стази. За сваку полетно-слетну стазу мора да постоји посебна прилазна процедура и посебно навигационо средство;

- (j) брзина крстарења са једним неисправним мотором за потребе *ETOPS* летова је одобрена брзина која је у оквиру граничних вредности за одређени тип авиона и за планирано подручје обављања летова. Брзину крстарења одређује авио-превозник, а одобравају је ваздухопловне власти;
- (к) *ETOPS* подручје је део ваздушног простора у коме авион који је одобрен за *ETOPS* летове, при одобреној брзини крстарења, са једним неисправним мотором, у условима мирне атмосфере (при стандардним условима), све време остаје у одобреним границама за *ETOPS* летове;
- (л) отпрема авиона планираног за *ETOPS* летове почиње од момента када авион почне да се креће на сопствени погон у циљу припреме за полетање, до када важе и планирани *ETOPS* минимуми.

OPS 1.195 Оперативна контрола

Авио-превозник је дужан да:

- (а) одреди начин оперативне контроле који одобрава ваздухопловна власт;
- (б) врши оперативну контролу летова који се обављају у складу са условима наведеним у његовом *AOC*.

OPS 1.200 Оперативни приручник

Авио-превозник је дужан да изради оперативни приручник у складу са Одељком П овог Анекса којим су прописани оперативни поступци којих се мора придржавати оперативно особље.

OPS 1.205 Стручност оперативног особља

Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативно особље које обавља летачке или земаљске послове, као и особље чији рад утиче на ове послове, буде обучено на одговарајући начин. Оперативно особље мора да покаже да је способно да обавља одговарајуће задатке и да је свесно своје одговорности.

OPS 1.210 Утврђивање процедура

- (а) Авио-превозник је обавезан да, за сваки тип авиона, утврди процедуре и упутства која садрже дужности земаљског особља и чланова посаде за све послове на земљи и у току лета.
- (б) Авио-превозник мора да утврди листе провере за све фазе лета у редовним и ванредним условима и у случају нужде, у циљу примене поступака прописаних у оперативном приручнику.
- (в) У току критичних фаза лета авио-превозник не сме да захтева да члан посаде предузима друге радње, изузев оних које су неопходне за сигурно обављање лета (видети OPS 1.192)

OPS 1.215 Коришћење услуга службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*)

Авио-превозник је дужан да користи услуге службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају.

OPS 1.216 Оперативне инструкције у току лета

Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативне инструкције које он даје у току лета, а које проузрокују промену у плану лета буду усклађене са инструкцијама које даје служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају, пре него што се проследи посади авиона.

OPS 1.220 Коришћење аеродрома (Видети OPS 1.192)

Авио-превозник може да користи само онај аеродром који одговара типу авиона и врсти лета.

OPS 1.225 Оперативни минимум аеродрома

- (а) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику наведе оперативни минимум аеродрома који је утврђен у складу са OPS 1.430 за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који може да користи у складу са одредбама OPS 1.220.
- (б) Ако ваздухопловна власт одреди строже критеријуме од оних који су прописани у оперативном приручнику, авио-превозник је дужан да их примењује.
- (в) Минимуми који су одређени за тип прилаза и процедуру слетања сматрају се применљивим ако:
 - 1. је опрема на земљи која је приказана на одговарајућој карти исправна;
 - 2. су системи у авиону који су потребни за одређени прилаз исправни;
 - 3. су испуњени захтеви који се односе на перформансе авиона;
 - 4. је посада оспособљена.

OPS 1.230 Поступци инструменталног одласка и прилаза

- (а) Авио-превозник може да користи само објављене процедуре инструменталног одласка и прилаза које је одобрила држава у којој се аеродром налази.
- (б) Изузетно од прописаног у (а), вођа ваздухоплова може да прихвати одобрење контроле летења да скрене са објављене руте одласка или прилаза, ако су при томе узети у обзир критеријуми за надвишавање препрека и услови у којима се обавља лет. Завршни прилаз мора да се изводи визуелно или по утврђеној процедури инструменталног прилаза.
- (в) Изузетно од прописаног у (а), авио-превозник може да користи и друге поступке инструменталног одласка и прилаза само ако их претходно одобри ваздухопловна власт државе на чијој територији се аеродром налази, а прихвати их ваздухопловна власт државе која је издала *AOC*.

OPS 1.235 Поступци за смањење нивоа буке

Авио-превозник је дужан да, за сваки тип авиона, установи одговарајуће оперативне поступке у одласку и у доласку/прилазу, под условом да:

- (а) сигурност лета није угрожена смањењем нивоа буке;
- (б) су поступци смањења нивоа буке једноставни и сигурни и не захтевају повећање радног оптерећења посаде у току критичних фаза лета;
- (в) су за сваки тип авиона прописани поступци смањења буке у одласку, који су у складу са *ICAO* документом 8168 (Процедуре за услуге вођења, *PANS-OPS*, том I):

1. први поступак у одласку којим се смањује ниво буке (*NADP 1*) је дефинисан са циљем смањења нивоа буке у близини аеродрома;
2. други поступак у одласку којим се смањује ниво буке (*NADP 2*) је дефинисан са циљем смањења нивоа буке на даљину;
3. као додатак, профил лета при сваком *NADP* поступку може имати само једну секвенцу активности.

OPS 1.240 Руте и подручја летења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се лет одвија само на рутама или изнад подручја:
1. на којима постоји одговарајућа земаљска опрема и одговарајуће службе за планирани лет, укључујући и метеоролошку службу;
 2. за које су карактеристике авиона који намерава да користи такве да могу да испуне захтеване минималне висина лета;
 3. на којима опрема авиона који планира да користи испуњава минимум потребне опреме за планиране летове;
 4. за која су доступне одговарајуће карте и мапе (видети OPS 1.135(а)(9));
 5. на којима су, ако се користе двомоторни авиони, на располагању одговарајући аеродроми у оквиру прописаних граница времена / удаљености сходно OPS 1.245;
 6. на којима су, ако се користе једномоторни авиони, на располагању површине које омогућавају сигурно принудно слетање.
- (б) Авио-превозник је дужан да летове обавља са свим ограничењима на рути или у подручју летења, која су утврдиле ваздухопловне власти.

OPS 1.241 Летење у ваздушном простору са смањеним минималним вертикалним раздвајањем

Авио-превозник може да лети у деловима ваздушног простора где је, у складу са Регионалним споразумом о ваздушној пловидби, минимум вертикалног раздвајања 300 m (1000 ft), ако то одобри ваздухопловна власт (*RVSМ* одобрење) (Видети и OPS 1.872).

OPS 1.243 Летење у подручјима у којима се захтевају посебне навигацијске карактеристике

- (а) Авио-превозник мора да буде овлашћен за летење у деловима ваздушног простора или на рутама за које се захтевају посебне навигацијске карактеристике и да располаже авионом који је сертифициован за обављање таквих летова (видети OPS 1.865(в)(2), 1.870 и 1.872).
- (б) Авио-превозник који лети у областима наведеним у (а) је обавезан да у оперативни приручник унесе поступке у вези са кретањем на рути које је прописала ваздухопловна власт у чијој је надлежности тај ваздушни простор.

OPS 1.245 Највећа удаљеност од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења

(видети OPS 1.192)

- (а) Авио-превозник који нема посебно одобрење ваздухопловних власти, у складу са OPS 1.246(а) (*ETOPS* одобрење), не сме да лети двомоторним авионом на рути која садржи тачку која је од одређеног аеродрома удаљена више него што је дозвољено:
1. За авионе са перформансама класе А и са:

- (i) највећим одобреним бројем путничких седишта 20 или више;
 - (ii) максималном одобреном масом на полетању 45 360 kg или више, то је удаљеност која се прелети за 60 минута са једним неисправним мотором, при брзини крстарења која је одређена у складу са прописаним у (б);
2. за авионе са перформансама класе А и са:
- (i) највећим одобреним бројем путничких седишта 19 или мање;
 - (ii) максималном одобреном масом на полетању мањом од 45 360 kg, то је растојање које се прелети за 120 минута или, ако су одобриле ваздухопловне власти, до 180 минута за млазне авионе, при брзини крстарења са отказом једног мотора која је одређена у складу са прописаним у (б);
3. за авионе са перформансама класе Б и класе Ц:
- (i) удаљеност која се прелети за 120 минута са једним неисправним мотором, при брзини крстарења која је прописана у (б);
 - (ii) 300 NM, у зависности шта је мање;
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди брзину за израчунавање максималне удаљености до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона која не прелази *ИМО* која се заснива на стварној брзини коју авион може да одржава са једним неисправним мотором.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни приручник, у зависности од типа и варијанте авиона, садржи следеће податке:
- 1. брзину крстарења са једним неисправним мотором која је одређена под (б);
 - 2. највећу удаљеност од одговарајућег аеродрома која је одређена у складу са прописаним у (а) и (б).
- Напомена: прописане брзине и висине (нивои лета) намењене су само за одређивање највеће удаљености до одговарајућег аеродрома.

OPS 1.246 Летење са повећаним долетом двомоторним авионима (ETOPS)

- (а) Авио-превозник који нема *ETOPS* одобрење не сме да лети преко граничних вредности растојања одређеног у складу са OPS 1.245.
- (б) За обављање *ETOPS* летова, авио-превозник мора да обезбеди одговарајући *ETOPS* алтернативни аеродром на рути, у оквиру одобреног времена скретања или времена скретања које се заснива на ограничењима из МЕЛ листе, у зависности које је краће (видети OPS 1.297(г)).

OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета

- (а) Авио-превозник је дужан да одреди минималне висине лета и начин њиховог одређивања за делове руте на којима ће летети, а које обезбеђују прописано надвишавање препрека, узимајући у обзир услове из Одељака од Ф до И.
- (б) Начин одређивања минималних висина лета мора да буде одобрен од стране ваздухопловних власти.
- (в) Ако су минималне висине лета које је одредила држава преко чије територије се лети, веће од оних које је одредио авио-превозник, примењују се веће вредности.
- (г) За одређивање минималних висина лета авио-превозник мора да узме у обзир:
 - 1. прецизност са којом може да се одреди положај авиона;
 - 2. могућа одступања у показивању висиномера који се користи;
 - 3. карактеристике терена (нпр. нагле промене надморске висине) на рути или у подручјима у којима ће се летети;

4. могућност наиласка на неповољне метеоролошке услове (нпр. јака турбуленција и ниспона струјања);
 5. могуће грешке у ваздухопловним картама.
- (д) У циљу испуњења услова прописаних у (г), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. корекције температуре и одступања притиска од стандардних вредности;
 2. захтев контроле летења (*ATC*);
 3. сваку предвидиву случајност дуж планиране руте.

OPS 1.255 Политика планирања горива

(видети Додатак 1 OPS 1.255, Додатак 2 OPS 1.255)

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише начин планирања горива ради планирања лета и планирања горива у току лета, како би обезбедио да авион у лету има довољну количину горива за планирани лет и резерву која омогућава одступања од планираног лета.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се планирање летова заснива на:
1. поступцима из оперативног приручника и подацима који су изведени из:
 - (i) података добијених од произвођача авиона;
 - (ii) важећих података добијених из система за праћење потрошње горива за одређени авион;
 2. оперативним условима у којима треба да се обави лет, укључујући:
 - (i) реалне податке потрошње горива;
 - (ii) предвиђене масе авиона;
 - (iii) очекиване метеоролошке услове;
 - (iv) поступке и ограничења службе за пружање услуга у ваздушном саобраћају.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да претполетни прорачун употребљивог горива неопходног за лет садржи:
1. гориво за таксирање;
 2. путно гориво;
 3. резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве горива (видети OPS 1.192);
 - (ii) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не значи да се аеродром полетања узима као алтернативни аеродром за дестинацију);
 - (iii) завршне резерве горива;
 - (iv) додатног горива, ако је оно потребно за ту врсту лета (нпр. *ETOPS*);
 4. екстра гориво ако то захтева вођа ваздухоплова.
- (г) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за израчунавање потрошње горива у лету, ако је потребно да се лет настави дуж друге руте или ка одредишту које није планирано, која укључује:
1. гориво потребно за преостали део лета;
 2. резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве;
 - (ii) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не подразумева да се аеродром полетања узима као алтернативни аеродром за дестинацију);
 - (iii) завршне резерве;
 - (iv) додатног горива, ако је потребно за ту врсту лета (нпр. *ETOPS*);
 3. екстра горива, ако то захтева вођа ваздухоплова.

OPS 1.260 Превоз лица са ограниченом способношћу кретања

- (а) Авио-превозник је дужан да утврди поступке за превоз лица са ограниченом способношћу кретања (*PRM*).
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да лица са ограниченом способношћу кретања не буду смештена на седиштима на којима би њихов смештај могао да:
 - 1. омета посаду у раду;
 - 2. омета прилаз опреми за случај опасности;
 - 3. омета напуштање авиона у случају нужде.
- (в) Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен да се на лету налазе лица са ограниченом способношћу кретања.

OPS 1.265 Превоз непожељних, депортованих и притворених лица

За превоз непожељних, депортованих или притворених лица, авио-превозник је дужан да утврди поступке којима се обезбеђује сигурност авиона и путника у њему. Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен о превозу ових категорија путника.

OPS 1.270 Смештај пртљага и робе

(видети Додатак 1 OPS 1.270)

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да у кабину авиона буде унета само одређена количина ручног пртљага одговарајуће тежине и величине која може да буде сигурно смештена.
- (б) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да пртљак и роба који су унети у путничку кабину, а који би могли да проузрокује повреде и штету или да блокирају излазе и пролазе ако у току лета дође до њиховог ненамерног померања, буду смештени у преграде које су направљене тако да спрече његово померање.

OPS 1.280 Смештај путника у кабини авиона

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да путници буду смештени тако да не ометају евакуацију из авиона и да могу на најбољи начин да помогну при евакуацији.

OPS 1.285 Обавештавање путника

Авио-превозник је у дужан да обезбеди:

- (а) Опште услове:
 - 1. да путници буду усмено обавештени о сигурносним мерама, при чему се може користити аудио-визуелни начин обавештавања;
 - 2. да путницима буду на располагању упутства која садрже сигурносне информације које сликовито приказују употребу сигурносне опреме и коришћење излаза које могу да користе у случају нужде.
- (б) Пре полетања:
 - 1. да путници укратко буду обавештени о:
 - (i) режиму пушења;
 - (ii) обавезном подигнутом положају седишта, као и о обавезном забрављивању помоћног стола;
 - (iii) излазу за евакуацију;

- (iv) ознакама за евакуацију које се налазе на поду авиона и њиховом коришћењу;
 - (v) смештању ручног пртљага;
 - (vi) ограничењу употребе преносивих електронских уређаја;
 - (vii) садржају и месту на којем се налазе сигурносна упутстава;
2. да је путницима показано:
- (i) употреба сигурносних појасева и сигурносне опреме, укључујући и објашњење како да вежу и одвежу сигурносни појас и сигурносну опрему;
 - (ii) место где се налази опрема за кисеоник и начин њеног коришћења (OPS 1.770 и OPS 1.775). Путницима се мора скренути пажња да је у случају коришћења кисеоника пушење забрањено;
 - (iii) место на коме се налазе појасеви за спасавање и њихово коришћење (OPS 1.825).
- (в) После полетања:
1. ако је потребно путнике треба подсетити на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) употребу сигурносних појасева и сигурносне опреме, укључујући предност везивања појасева и када то није обавезно.
- (г) Пре слетања:
1. Ако је потребно, путнике треба подсети на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) употребу сигурносних појасева и сигурносне опреме;
 - (iii) обавезу да наслон седишта буде у подигнутом положају, а помоћни сто забрављен;
 - (iv) смештај ручног пртљага;
 - (v) ограничење употребе преносивих електронских уређаја.
- (д) После слетања:
1. Путнике треба подсетити на:
 - (i) правила о пушењу;
 - (ii) коришћење сигурносних појасева и сигурносне опреме.
- (ђ) У ванредним ситуацијама у току лета, да путници буду упознати са поступцима које треба предузети.

OPS 1.290 Припрема за лет

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди попуњен оперативни план лета за сваки предвиђени лет.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет ако се претходно није уверио:
1. да је авион пловидбен;
 2. да није планирано коришћење авиона на начин супротан од оног што је наведено у листи одступања конфигурације;
 3. да су на располагању инструменти и опрема неопходни за лет, у складу са одредбама Одељака К и Л овог Анекса;
 4. да су инструменти и опрема у исправном стању, изузев оних којима је на основу МЕЛ листе дозвољено да буду у неисправном стању;
 5. да се у авиону налазе они делови оперативног приручника који су потребни за лет;
 6. да се у авиону налазе документи, обрасци и додатне информације прописани у OPS 1.125 и OPS 1.135;
 7. да се у авиону налазе важеће карте, мапе и друга документација или одговарајући подаци који су неопходни за планирани лет, укључујући и

могућа одступања од планираног лета. У авиону се морају налазити и таблице за конверзију величина, које се користе на летовима који се обављају у подручјима у којима се висина, надморска висина и ниво лета изражавају у метрима;

8. да су на располагању потребне земаљске службе и одговарајућа опрема за земаљско опслуживање;
9. да су испуњени услови за обављање лета који су прописани у оперативном приручнику, а који се односе на гориво, мазиво и кисеоник, минималну сигурносну висину, оперативни минимум аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома;
10. да је терет правилно распоређен и осигуран;
11. да маса авиона на почетку полетања дозвољава да се лет обави у складу са Одељцима од Ф до И овог Анекса;
12. да су испуњена додатна ограничења у односу на оно што је прописано у тачкама 9. и 11.

OPS 1.295 Избор аеродрома

- (а) Авио-превозник је дужан да приликом планирања лета пропише поступке за избор аеродрома одређења и алтернативних аеродрома, у складу са OPS 1.220.
- (б) Авио-превозник је дужан да у оперативном плану лета наведе алтернативни аеродром за полетање ако на основу метеоролошких података или карактеристика авиона није могућ повратак на аеродром полетања. Алтернативни аеродром за полетање мора да буде у оквиру:
 1. за двомоторне авионе:
 - (i) једног сата лета, са отказом једног мотора, при брзини крстарења, у складу са условима из летачког приручника авиона, стандардним условима мирне атмосфере и стварне масе авиона;
 - (ii) одобреног *ETOPS* времена и ограничењима из МЕЛ листе које не може да буде дуже од два часа, при брзини крстарења, са отказом једног мотора, у складу са условима из летачког приручника авиона, у стандардним условима мирне атмосфере и стварне масе авиона, за авионе и посаду овлашћене за обављање *ETOPS* летова; или
 2. два сата лета при брзини крстарења, са отказом једног мотора, у складу са условима из летачког приручника авиона, у стандардним условима мирне атмосфере, засновано на стварној маси полетања за авионе са три или четири мотора;
 3. ако летачки приручник авиона не садржи брзину крстарења са отказом једног мотора, брзина која се користи за израчунавање је брзина која се може постићи са исправним моторима када им је снага подешена на максималну сталну снагу.
- (в) Авио-превозник је дужан да за сваки *IFR* лет одреди најмање један аеродром као алтернативни аеродром за одредишни аеродром, изузев:
 1. ако су испуњена оба услова:
 - (i) да дужина планираног лета, од полетања до слетања или, у случају поновног планирања у току лета, у складу са прописаним у OPS 1.255(г), не прелази 6 сати;
 - (ii) да на одредишном аеродрому постоје и да су употребљиве две одвојене полетно-слетне стазе (видети OPS 1.192) за слетање и да су метеоролошки извештаји и прогнозе за одредишни аеродром такви да је у периоду од сат времена пре и сат времена после предвиђеног времена доласка на одредишни аеродром база облака најмање 2 000 ft

- или висина кружења + 500 ft, у зависности шта је веће, и видљивост најмање 5 km; или
2. ако је одредишни аеродром изолован.
- (г) Авио-превозник мора да одреди два алтернативна аеродрома за одредишни аеродром у случају:
1. да метеоролошки извештаји и прогнозе за одредиште указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка, временски услови бити испод примењивог планираног минимума (видети OPS 1.297(б)) или
 2. кад нису доступне метеоролошке информације.
- (д) Авио-превозник је дужан да у оперативном плану лета наведе алтернативне аеродроме.

OPS 1.297 Минимуми за планирање *IFR* летова

- (а) Минимум за планирање алтернативних аеродрома за полетање. Авио-превозник може да изабере алтернативни аеродром за полетање ако одговарајући метеоролошки извештај и прогноза указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити у оквиру или изнад одређеног минимума за слетање, у складу са одредбама наведеним у OPS 1.225. База облака се узима у обзир ако су на располагању једино непрецизни прилази за слетање и/или слетања из кружног прилаза. Ограничења која се односе на лет с отказом једног мотора морају да се узму у обзир.
- (б) Минимум за планирање одредишног (изузев изолованог одредишног) аеродрома. Авио-превозник је дужан да изабере одредишни аеродром ако:
1. временски извештаји и прогнозе указују да ће један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити исти или бољи од планираног минимума:
 - (i) *RVR*/видљивост одређена у складу са OPS 1.225;
 - (ii) за непрецизне прилазе или кружне прилазе - да је база облака на минималној висини одлуке или изнад ње; или
 2. су за одредишни аеродром изабрана два алтернативна аеродрома сходно одредбама OPS 1.295(г).
- (в) Минимум за планирање:
1. Алтернативног аеродрома за дестинацију,
 2. Изолованог аеродрома,
 3. 3% *ERA* аеродрома,
 4. Алтернативног аеродрома на рути који се захтева у фази планирања лета.
- Авио-превозник је дужан да одабере аеродром за једну од наведених сврха ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да ће, један сат пре и један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити исти или бољи од планираног минимума који је дат у Табели број 1.

Табела број 1: Минимум за планирање: алтернативног аеродрома за дестинацију, изолованог одредишног аеродрома, 3% *ERA* аеродрома и алтернативног аеродрома на рути

Тип прилаза	Минимум за планирање
<i>Cat</i> II и III	<i>Cat</i> I (напомена 1)
<i>Cat</i> I	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2)
Непрецизни прилаз	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2) плус 200 ft / 1 000 m
Кружни прилаз	Кружни прилаз

Напомена 1: *RVR*

Напомена 2: база облака треба да буде на минималној висини одлуке или изнад.

- (г) Минимум за планирање алтернативног аеродрома на рути при *ETOPS* летовима. Авио-превозник може да одреди аеродром као алтернативни аеродром на рути за *ETOPS* летове само ако временски извештаји и прогнозе указују да ће у предвиђеном времену за слетање и један сат после предвиђеног времена за слетање временски услови бити у оквиру планираног минимума или изнад њега, у складу са Табелом број 2. Авио-превозник мора у оперативном приручнику да пропише начин одређивања оперативних минимума на планираном алтернативном аеродрому на рути на *ETOPS* летовима.

Табела број 2: Минимум за планирање – *ETOPS*

Прилазна средства	База облака изнад алтернативног летелишта	Метеоролошки минимум видљивост/RVR
Поступак инструменталног прилаза	Одобрена висина одлуке (<i>DH/DA</i>) на коју је додато 200 ft	Одобрена видљивост на коју је додато 800 m
Непрецизни прилаз или прилаз из кружења	Одобрена минимална висина одлуке (<i>MDH/MDA</i>) на коју је додато 400 ft	Одобрена видљивост на коју је додато 1500 m

OPS 1.300 Попуњавање *ATS* плана лета

Авио-превозник не сме да започне лет ако *ATS* план лета није предат или ако нису предате потребне информације како би, у случају потребе, могла да буде активирана служба за узбуњивање.

OPS 1.305 Точење /истакање горива при укрцавању или искрцавању путника или када се путници налазе у авиону

(видети Додатак 1 OPS 1.305)

Авио-превозник не сме да точи или да истаче “*Avgas*” или “*wide cut*” врсту горива (нпр. *Jet-B* или друго слично гориво) ако може да дође до мешања горива док се путници укрцавају или искрцавају из авиона или се налазе у авиону. У другим случајевима морају да се предузму потребне мере предострожности, а на авиону мора да ради обучено особље које је спремно да обави евакуацију авиона.

OPS 1.307 Точење/истакање *wide cut* горива

Авио-превозник је дужан да пропише поступке за точење/истакање *wide cut* горива (нпр. *Jet-B*) ако ту врсту горива користи.

OPS 1.308 Гурање и вуча авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да процедуре гурања и вуче авиона усагласи са одговарајућим стандардима и поступцима.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се позиционирање пре и после таксирања не обавља возилом за вучу, без коришћења руде за вучу, изузев:
1. ако је авион својом конструкцијом заштићен од оштећења управљачког система носног точка;
 2. ако је систем/поступак такав да летачкој посади указује да је дошло или да може да дође до оштећења;
 3. ако је возило за вучу без руде такве конструкције да спречава оштећење авиона.

OPS 1.310 Обавеза чланова посаде да буду на својим радним местима

- (а) Чланови летачке посаде
1. У току полетања и слетања члан летачке посаде за кога се захтева да буде у пилотској кабини мора да се налази на свом месту;
 2. У току осталих фаза лета члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да остане на свом месту, изузев ако одсуствује ради обављања задатака који су повезани са летом или због физиолошких потреба. У тим случајевима за командама авиона мора да буде најмање један одговарајуће оспособљени пилот.
 3. Чланови летачке посаде који врше дужности у пилотској кабини морају да буду у пуној приправности. Ако се смањи степен приправности, морају да се предузму одговарајуће мере. Ако члан посаде осети неочекивани умор, вођа ваздухоплова може да примени поступак регулисаног одмора ако радна оптерећеност то дозвољава. Регулисани одмор се не сматра као део одмора при рачунању радног времена и не користи се у циљу оправдања радног времена.
- (б) Чланови кабинске посаде. Чланови кабинске посаде морају да буду на својим местима у критичним фазама лета у свим кабинама у којима се налазе путници.

OPS 1.311 Минимални број чланова кабинске посаде када је авион на земљи, а путници у кабини

(видети Додатак 1 OPS 1.311)

Ако се у авиону налазе путници, авио-превозник мора да обезбеди да се у путничкој кабини налази минималан број чланова кабинске посаде који је предвиђен у OPS 1.990(а), (б), (в) и (г), изузев у следећим случајевима:

- (а) ако се авион налази на земљи, на паркинг позицији - број чланова кабинске посаде који су присутни у путничкој кабини авиона може да буде испод минималног броја предвиђеног у OPS 1.990(а), (б) и (в). У том случају на сваки пар излаза у случају опасности, за сваку палубу авиона, мора да буде по један члан кабинске посаде или један члан кабинске посаде за сваких 50 (или до 50) путника. Примењује се критеријум по коме је број чланова летачке посаде већи. Да би се претходно применило неопходно је:
1. да авио-превозник пропише поступак за брзо напуштање авиона са смањеним бројем чланова кабинске посаде којим се обезбеђује захтевани ниво сигурности. Поступак мора да буде прихваћен од стране ваздухопловних власти;
 2. да се не врши точење/истакање горива;
 3. да старији члан кабинске посаде, пре почетка уласка путника у авион, обави брифинг са осталим члановима кабинске посаде;
 4. да старији члан кабинске посаде буде присутан у кабини авиона;
 5. да је пре уласка путника у авион обављена провера путничке кабине.
- Смањење броја чланова кабинске посаде није дозвољено ако се број чланова кабинске посаде одређује у складу са OPS 1.990(г).
- (б) Ако при изласку путника из путничке кабине авиона није остало више од 20 путника у путничкој кабини, минималан број чланова кабинске посаде може да буде мањи од минималног броја који је одређен у складу са OPS 1.990(а), (б), (в) и (г), под условом да је:
1. авио-превозник прописао поступке за брзо напуштање авиона са смањеним бројем чланова кабинске посаде којима обезбеђује захтевани ниво сигурности које су прихватиле ваздухопловне власти;
 2. старији члан кабинске посаде присутан у путничкој кабини.

OPS 1.313 Употреба слушалица са микрофоном

- (а) Члан летачке посаде који мора да буде присутан у пилотској кабини мора да носи слушалице са микрофоном или сличним уређајем који је прописан у OPS 1.650(н) и/или 1.652(п) и да их користи као примарни уређај за разговор са пружаоцем услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*):
- на земљи;
 - кад добија дозволу за кретање;
 - кад су мотори у раду;
 - у току лета испод прелазне висине или испод 10 000 ft, у зависности шта је веће, и
 - кад вођа ваздухоплова сматра потребним.
- (б) У зависности од услова наведених у (а), микрофон или други одговарајући уређај мора да буде на месту које омогућава обављање двосмерне комуникације.

OPS 1.315 Помоћна средства за евакуацију у случају нужде

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима обезбеђује да се пре таксирања, полетања и слетања, као и када је сигурно и прикладно, ставе у стање приправности помоћна средства за хитну евакуацију у случају нужде која се аутоматски активирају.

OPS 1.320 Седишта, сигурносни појасеви и сигурносни појасеви за посаду

- (а) Чланови посаде
1. У току полетања и слетања, као и кад то вођа ваздухоплова сматра потребним у циљу сигурности, члан посаде мора бити везан свим уграђеним сигурносним појасевима за посаду;
 2. У току осталих фаза лета сваки члан летачке посаде у летачкој кабини мора да буде везан сигурносним појасом док се налази на свом месту.
- (б) Путници
1. Пре полетања и слетања, у току таксирања, као и када то сматра потребним у циљу сигурности, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да сваки путник у кабини седи на своме седишту и да је везан сигурносним појасом или уграђеним сигурносним везама;
 2. Авио-превозник је дужан да пропише, а вођа ваздухоплова да обезбеди да више лица може да седи на једном седишту само на одређеним местима, и то само ако је у питању једна одрасла особа и једна беба која је одговарајуће везана додатним појасом или другим средством за везивање.

OPS 1.325 Обезбеђивање путничке кабине и бифеа

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима се обезбеђује да у току таксирања, полетања и слетања сви излази и путеви за евакуацију буду слободни.
- (б) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да пре полетања, слетања и када то сматра потребним у циљу сигурности, пртљаг и опрема буду правилно осигурани.

OPS 1.330 Доступност опреме у случају ванредне ситуације

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да одговарајућа опрема у случају нужде буде лако доступна за хитну употребу.

OPS 1.335 Пушење у авиону

- (а) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се у авиону не пуши:
1. ако то сматра потребним у интересу сигурности;
 2. ако је авион на земљи, изузев ако је то посебно одобрено у складу са поступцима прописаним у оперативном приручнику;
 3. изван простора одређених за пушење, у пролазима и у тоалетима.
 4. у робним одељцима и у другим деловима у којима се превози роба, а која није смештена у контејнере који су отпорни на пламен или нису покривени покривачима отпорним на пламен;
 5. у деловима кабине у које се доводи кисеоник.

OPS 1.340 Метеоролошки услови

- (а) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова мора да:
1. започне полетање;
 2. настави лет иза тачке од које важи преправљени план лета у случају измене плана у току лета,
- ако има податке који указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишту и изабраном алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на планираном минимуму или изнад минимума који је прописан у OPS 1.297.
- (б) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова може да настави лет ка планираном одредишном аеродрому ако последње доступне информације указују да ће, у очекивано време доласка, временски услови на одредишном аеродрому или једном алтернативном аеродрому за одредишни аеродром бити на или изнад примењивог минимума.
- (в) На *IFR* летовима вођа ваздухоплова сме да настави лет после:
1. тачке одлуке ако се користи поступак са смањеном количином рутног горива (видети Додатак 1 OPS 1.255); или
 2. унапред одређене тачке ако се користи поступак са раније одређеном тачком (видети Додатак 1 OPS 1.255),
- ако располаже подацима који указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишном или одабраном алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на оперативном минимуму аеродрома, прописаном у OPS 1.225, или изнад њега.
- (г) На *VFR* летовима вођа ваздухоплова може да започне полетање ако одговарајући метеоролошки извештаји и прогнозе указују да ће метеоролошки услови на рути или на делу руте којом ће да лети у *VFR* условима, у одређеном времену, одговарати условима лета.

OPS 1.345 Лед и други контаминирајући материјал - поступци на земљи

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке који се примењују при прегледу авиона на земљи, при одлеђивању авиона и поступке против залеђивања авиона.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање пре него што су спољашње површине очишћене од наслага које би могле да утичу на перформансе и управљивост авиона, изузев ако је то предвиђено у летачком приручнику авиона.

OPS 1.346 Лед и други контаминирајући материјал – поступци у току лета

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за летове у очекиваним или стварним условима у којима може да дође до залеђивања авиона.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет или да намерно лети у очекиване или стварне услове у којима може да дође до залеђивања, изузев ако је авион сертифициран и опремљен за такве услове.

OPS 1.350 Снабдевање горивом и мазивом

Вођа ваздухоплова може да започне или да настави лет у случају поновног планирања у току лета, ако се уверио да се у авиону налази најмања планирана количина искористивог горива и мазива која је потребна да се лет сигурно обави, узимајући у обзир очекиване услове лета.

OPS 1.355 Услови за полетање

Пре започињања полетања вођа ваздухоплова мора да се увери да, према информацијама које су му доступне, време на аеродрому и стање полетно-слетне стазе коју намерава да користи, неће угрозити сигурно полетање и одлазак.

OPS 1.360 Примена минимума за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова мора да се увери да су *RVR* или видљивост у смеру полетања авиона једнаки или бољи од примењивог објављеног минимума.

OPS 1.365 Минималне висине лета

Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом не сме да лети испод одређених минималних висина, изузев ако је то потребно за полетање и слетање.

OPS 1.370 Симулирање ванредних ситуација у току лета

Авио-превозник је дужан да пропише поступке којима обезбеђује да се у току комерцијалног лета не симулирају ванредне ситуације или поступци у случају нужде који захтевају примену дела или целог поступка и симулацију *IMC* вештачким средствима.

OPS 1.375 Контрола потрошње горива у току лета

Авио-превозник је дужан да пропише поступке провере количине горива у току лета и планирање потрошње горива, према следећим критеријумима:

- (а) Провера количине горива у току лета
 1. Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се провере количине горива обављају у току лета, у једнаким временским размацама. Остатак искористивог горива мора бити забележен и процењен:
 - (i) упоређивањем стварне потрошње горива са планираном потрошњом;
 - (ii) провером да ли је остатак искористиве количине горива довољан за завршетак лета, у складу са прописаним у (б);
 - (iii) одређивањем количине очекиваног искористивог горива које ће остати при доласку на одредишни аеродром.
 2. Подаци који се односе на количину горива морају бити уписани у оперативни план лета.

- (б) Управљање горивом у току лета
1. Лет се мора обавити тако да очекивана количина искористивог горива при доласку на одредишни аеродром не буде мања од:
 - (i) захтеване количине горива за лет до алтернативног аеродрома плус завршна резерва количине горива,
 - (ii) завршне резерве горива, ако се не захтева алтернативни аеродром.
 2. Ако се провером установи да је очекивана количина искористивог горива која остане при доласку на одредишни аеродром мања од:
 - (i) потребног алтернативног горива плус завршна резерва горива, вођа ваздухоплова мора узети у обзир саобраћај и оперативне услове на одредишном аеродрому, алтернативном одредишном аеродрому и на сваком другом одговарајућем аеродрому. При одлучивању да ли ће наставити до одредишног аеродрома или ће скренути да би извршио сигурно слетање са количином горива која није мања од завршне резерве горива, или
 - (ii) завршне резерве горива, ако се не захтева алтернативни аеродром, вођа ваздухоплова мора да предузме одговарајуће мере и да настави лет ка одговарајућем аеродрому да би сигурно слетео са захтеваном количином завршне резерве горива.
 3. Вођа ваздухоплова мора да прогласи ванредну ситуацију ако је израчуната количина искористивог горива на слетању на најближи одговарајући аеродром на који се може сигурно слетети, мања од завршне резерве горива.
 4. Додатни услови за посебне поступке:
 - (ii) На лету на којем се користи *RCF* поступак, у циљу доласка на одредишни аеродром 1, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да искористива количина горива која остаје у тачки одлуке буде најмање једнака збиру: путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, рутне резерве која износи 5% путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, горива за лет до алтернативног аеродрома одређеног за одредишни аеродром 1, и ако се исти захтева, завршне резерве горива.
 - (iii) На лету на којем се користи процедура унапред одређене тачке, у циљу доласка на одредишни аеродром, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да искористива количина горива у унапред одређеној тачки буде најмање једнака збиру: путног горива од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома, рутне резерве од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома израчунате у складу са Додатком 1 OPS 1.255 под 1.3 и горива захтеваног у складу са Додатком 1 OPS 1.255 под 3.1(г).

OPS 1.385 Коришћење додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да чланови летачке посаде који обављају послове везане за сигурно летење авиона користе додатни кисеоник увек када се кабина налази на висини већој од 10 000 ft дуже од 30 минута и стално када се кабина налази на висини већој од 13 000 ft.

OPS 1.390 Космичко зрачење

- (а) Авио-превозник је дужан да води рачуна о изложености космичком зрачењу чланова посаде у току лета, док су на дужности (укључујући и позиционирање) и

мора да предузме следеће мере када је посада изложена зрачењу које износи више од 1 милисилвера годишње:

1. процени изложеност посаде космичком зрачењу;
 2. узме у обзир процењену изложеност зрачењу чланова посаде при изради плана рада како би се смањила доза зрачења чланова посаде који су већ били изложени високом нивоу зрачења;
 3. упозна чланове посаде на које се то односи о ризицима по здравље који су везани за обављање њихових послова;
 4. обезбеди да план рада за женске чланове посаде, од момента када буде обавештен да су у другом стању, буде такав да фетус буде изложен зрачењу што је мање могуће и да доза зрачења не пређе 1 милисилвер до краја трудноће;
 5. чува податке о сваком појединцу, а нарочито за чланове посаде који су изложени вишим дозама зрачења. О дозама космичког зрачења чланови посаде морају да буду обавештени сваке године и приликом престанка радног односа.
- (б) 1. авио-превозник не сме да обавља летове на висинама већим од 15 000 m (49 000 ft), изузев ако се користи опрема прописана у OPS 1.680(a)(1) која је у исправном стању или ако се примењује процедура наведена у OPS 1.680(a)(2),
2. вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено извођење лета мора да започне понирање што је могуће пре ако се пређу граничне вредности космичког зрачења одређене у оперативном приручнику (видети OPS 1.680(a)(1)).

OPS 1.395 Опажање близине земље

Ако било који члан посаде или уређај за упозорење близине земље укаже на близину земље, вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, је дужан да одмах предузме потребне корективне радње како би се успоставили сигурни услови лета.

OPS 1.398 Употреба ACAS система

Авио-превозник је дужан да пропише поступке који омогућавају да:

- (а) се ACAS систем који је уграђен и који је у исправном стању користи у току лета у модулу који омогућава *Resolution Advisor (RA)*, изузев ако тај начин рада не одговара условима који постоје у том тренутку.
- (б) ако ACAS систем открије близину другог авиона (*RA*) вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, дужан је да одмах предузме све корективне мере које захтева *RA*, ако се тиме не угрожава сигурност авиона.
Корективна мера:
 - (i) не сме да буде у супротности са оном на коју указује *RA*;
 - (ii) мора да буде у складу са оном на коју указује *RA*, чак и када је у супротности са вертикалним елементима инструираним од стране контроле летења;
 - (iii) представља минимални поступак, у циљу усаглашавања са индикацијом *RA*,
- (в) да је прописана ACAS комуникација са контролом летења одређена;
- (г) да се по решењу проблема авион врати према захтеву контроле летења.

OPS 1.400 Услови за прилаз и слетање

Пре него што започне прилаз за слетање, вођа ваздухоплова мора да буде сигуран, према подацима који су му доступни, да метеоролошки услови на аеродрому и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи, не могу да утичу на сигуран прилаз, слетање или неуспели прилаз, узимајући у обзир информације о перформансама које су садржане у оперативном приручнику.

OPS 1.405 Почетак и наставак прилаза

- (а) Вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом може да започне инструментални прилаз, без обзира на *RVR*/видљивост, али не сме да настави прилаз иза спољног маркера или друге одговарајуће позиције, ако је објављена *RVR*/видљивост мања од примењивог минимума (видети OPS 1.192).
- (б) Ако *RVR* није доступан, вредности *RVR* могу да се израчунају претварањем пријављене видљивости у складу са Додатком 1 OPS 1.430(ж).
- (в) Ако је после прелета спољног маркера или друге одговарајуће позиције, у складу са прописаним под (а), објављена *RVR*/видљивост испод примењивог минимума, прилаз може да се настави до висине одлуке или минималне висине одлуке.
- (г) Ако не постоји спољни маркер или друга одговарајућа тачка, вођа ваздухоплова или пилот који управља авионом, мора да донесе одлуку да настави или прекине прилаз пре спуштања на 1 000 ft изнад аеродрома у сегменту завршног прилаза. Ако је минимална висина одлуке изнад аеродрома 1 000 ft или више, авио-превозник је дужан да, за сваки поступак прилаза, утврди висину испод које не сме да настави прилаз ако је *RVR*/видљивост мања од примењивог минимума.
- (д) Прилаз може да се настави испод висине одлуке/минималне висине одлуке и слетање може да се заврши ако су уочене потребне визуалне ознаке на висини одлуке/минималне висине одлуке и ако се оне одржавају.
- (ђ) Зона додира *RVR* се мора контролисати. Ако су средња и крајња тачка на писти објављене и референтна *RVR* се мора контролисати. Најмања вредност *RVR* средње тачке износи 125 m, односно објављен *RVR* на зони додира ако је мања вредност, а најмања вредност за крај полетно слетне стазе је 75 m.
Напомена: референтна, у контексту овог члана, подразумева део писте који се користи у фази слетања, у којој је брзина, до 60 чворова.

OPS 1.410 Оперативни поступци – висина прелета прага полетно-слетне стазе

Авио-превозник је дужан да утврди оперативне поступке који омогућавају да авион у прецизном прилазу прелети праг стазе на сигурној висини, при чему је у конфигурацији и у положају за слетање.

OPS 1.415 Налог за лет

Вођа ваздухоплова је дужан да испуни налог за лет.

OPS 1.420 Пријављивање догађаја

- (а) Појмови
 1. Незгода је догађај, који није удес, а везан је за летење авиона, који утиче или би могао да утиче на сигурност лета.
 2. Озбиљна незгода је догађај који обухвата околности које указују да је скоро дошло до удеса.

3. Удес ваздухоплова је догађај који је повезан с коришћењем ваздухоплова и који се десио од укрцавања лица до искрцавања лица из ваздухоплова, при чему је настала било која од следећих последица:
- (i) смрт или тешка телесна повреда лица услед:
 - (А) боравка у ваздухоплову,
 - (Б) директног контакта с делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова,
 - (В) услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт или тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, када су их проузроковала друга лица или када су задесили "слепе путнике" који су се скривали изван делова који су на располагању путницима и посади;
 - (ii) оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу оправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора (ако је оштећење ограничено на мотор, капотаже или агрегате) или оштећења елиса, крајева крила, антена, гума, кочница, оплате, малих удубљења или пробоја у оплати ваздухоплова;
 - (iii) ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.
- (б) Пријава незгода. Авио-превозник је дужан да пропише поступак извештавања о незгодама узимајући у обзир обавезе описане у даљем тексту и околности описане под (г).
- 1. OPS 1.085(б) наводи одговорности чланова посаде у вези са пријављивањем незгода које угрожавају или би могле да угрозе сигурност летења.
 - 2. Вођа ваздухоплова или авио-превозник мора да поднесе пријаву ваздухопловним властима о свакој незгоди која угрожава или би могла да угрози сигурност летења.
 - 3. Пријава се подноси у року од 72 сата од тренутка када је незгода примећена, изузев ако посебни услови то спречавају.
 - 4. Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се у техничку књигу авиона забележе сви уочени или претпостављени технички кварови и сва прекорачења техничких ограничења до којих је дошло у време док је он био одговоран за авион. Ако квар или прекорачење техничких ограничења угрожава или би могло да угрози сигурност лета, вођа ваздухоплова мора да достави пријаву ваздухопловним властима, у складу са прописаним у (б)2.
 - 5. У случају незгоде о којој је поднета пријава у складу са (б)1, (б)2 и (б)3, која је настала због квара, отказа или оштећења авиона, његове опреме или дела опреме за опслуживање на земљи или опреме која угрожава или би могла да угрози континуирану пловидбеност авиона, авио-превозник је дужан да обавести организацију која је овлашћена за пројектовање или производњу или ако је примењиво, организацију за обезбеђивање континуиране пловидбености, истовремено када се пријава подноси надлежном органу.
- (в) Пријављивање удеса или озбиљне незгоде. Авио-превозник је дужан да пропише поступке за пријављивање удеса или озбиљне незгоде узимајући у обзир одговорности које су описане у даљем тексту и околности описане под (г).
- 1. Вођа ваздухоплова је дужан да пријави авио-превознику удес или озбиљну незгуду који су се догодили у току лета. Ако вођа ваздухоплова није у могућности да пријави удес или озбиљну незгуду пријављивање је дужан да обави било који члан посаде који је у могућности, имајући у виду

- преузимање одговорности, у складу са оперативним приручником авио-превозника.
2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се о удесу или озбиљној незгоди, на најбржи могући начин, пре него што се авион помери, обавести ваздухопловна власт државе авио-превозника, најближа ваздухопловна власт (ако то није ваздухопловна власт државе авио-превозника) и други субјекат за који држава авио-превозника захтева да буде обавештен, изузев ако посебне околности то спречавају.
 3. Вођа ваздухоплова или авио-превозник је дужан да поднесе пријаву ваздухопловним властима државе авио-превозника у року од 72 сата од тренутка када је дошло до удеса или озбиљне незгоде.
- (г) Посебне пријаве. Догађаји за које се користе посебни поступци пријављивања и извештавања:
1. Незгоде у ваздушном саобраћају. Вођа ваздухоплова је дужан да, без одлагања, обавести надлежну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају о незгоди и о својој намери да, по завршетку лета, поднесе пријаву о незгоди кад год је угрожен авион у лету услед:
 - (i) избегнутог судара са другом летећом направом;
 - (ii) погрешних инструкција контроле летења или непоштовања прописаних поступака од стране контроле летења или летачке посаде;
 - (iii) неисправности земаљске опреме која се користи у ваздушном саобраћају.Поред тога, вођа ваздухоплова је дужан да обавести ваздухопловну власт о незгоди.
 2. Инструкција система за избегавање судара у лету. Вођа ваздухоплова је дужан да обавести надлежну контролу летења да је добио инструкције од система за избегавање судара у авиону и да преда ACAS извештај ваздухопловним властима ако је пилот морао да предузме маневар за избегавање судара.
 3. Опасност од птица и судари са птицама.
 - (i) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести локалну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају кад год се примети потенцијална опасност од птица.
 - (ii) Ако зна да је дошло до судара са птицом, вођа ваздухоплова је дужан да, по слетању, ваздухопловним властима поднесе пријаву ако је због удара птице дошло до значајног оштећења авиона или губитка или сметње у раду било које кључне функције. Ако се удар птица открије касније, пријаву је дужан да поднесе авио-превозник.
 4. Незгоде и удеси повезани са опасним материјама. Пријаву незгоде или удеса повезаних са опасним материјама авио-превозник је дужан да поднесе својим ваздухопловним властима и ваздухопловним властима државе на чијој су се територији незгода или удес десили, на начин прописан у Додатку 1 OPS 1.1225. Први извештај о незгоди или удесу авио-превозник је дужан да поднесе у року од 72 сата од њиховог настанка, осим ако посебне околности то спречавају. Извештај мора да садржи податке који су авио-превознику познати у то време. Авио-превозник може да поднесе и додатни извештај, што је пре могуће, у коме се наводе информације до којих се накнадно дошло (видети OPS 1.1225).
 5. Противправне радње. Ако се у току лета изврши противправна радња вођа ваздухоплова или ако је он одсутан авио-превозник, је дужан да поднесе извештај ваздухопловним властима на чијој територији се авион налази и

ваздухопловним властима државе авио-превозника, што је пре могуће (видети OPS 1.1245).

6. Потенцијално опасни услови. Вођа ваздухоплова је дужан да, у што краћем року, обавести надлежну службу за пружање услуга у ваздушном саобраћају о потенцијално опасним условима који су се појавили у току лета, као што су неправилност у раду земаљских средстава, навигационих средстава, метеоролошке појаве или облак вулканског пепела.

Додатак 1 OPS 1.255

Политика планирања горива

(видети OPS 1.255)

Авио-превозник је дужан да установи компанијску политику планирања горива која обухвата прорачун количине горива која је неопходна да буде у авиону пре одласка, на основу следећих критеријума:

1. Основни поступак

Искористива количина горива у авиону пре одласка је количина која се састоји од:

- 1.1 горива за таксирање чија количина не сме да буде мање од количине горива за коју се очекује да ће бити потрошена пре полетања. Услови на полазном аеродрому и потрошња горива од стране *APU* се морају узети у обзир.

1.2 путног горива, које укључује:

- (a) гориво које је неопходно за полетање, пењање од надморске висине аеродрома до висине/нивоа лета на коме ће се крстарити, узимајући у обзир одлазну руту;
- (б) гориво неопходно за лет од тачке у којој се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, укључујући степенасто пењања/понирање;
- (в) гориво од тачке у којој почиње понирање до тачке где почиње прилаз, укључујући очекивани поступак прилаза;
- (г) гориво неопходно за прилаз и слетање на одредишни аеродром.

- 1.3 Гориво које је неопходно као рутна резерва, изузев као што је одређено под 2. – Смањена количина горива за рутну резерву, која мора бити већа од вредности дефинисане у (a) или (б):

(a) Једно од:

- (i) 5% планираног путног горива или, ако се поново планира у току лета, 5% путног горива неопходног да се обави остатак лета;
- (ii) не мања од 3% планиране количине горива или, ако се поновно планира у току лета, 3% путног горива неопходног да се обави остатак лета, обезбеђујући расположиви алтернативни аеродром на рути, у складу са Додатком 2 OPS 1.255;
- (iii) количине горива неопходне за 20 минута лета, која се одређује на основу планиране потрошње путног горива, одређене на основу програма за праћење потрошње горива који је авио-превозник направио за сваки авион;
- (iv) количине горива одређене на основу статистичког метода који је одобрила ваздухопловна власт која омогућава одговарајуће покриће статистичког одступања планираног од стварно потребног путног горива. Овај метод се користи за праћење потрошње горива за сваку комбинацију аеродрома и авиона. Авио-превозник користи ове податке за статистичку анализу како би прорачунао рутну резерву за одређену комбинацију аеродрома и авиона.

- (б) количине горива неопходне за 5 минута лета при брзини чекања на 1 500 ft (450 m), изнад одредишног аеродрома у стандардним условима лета.
- 1.4 Количина горива потребног за лет до алтернативног аеродрома:
- (а) Обухвата:
 - (i) гориво неопходно за извођење неуспелог прилаза од примењиве висине одлуке/минималне висине одлуке на одредишном аеродрому до висине неуспелог прилаза, узимајући у обзир поступак који се спроводи у случају неуспелог прилаза;
 - (ii) гориво потребно за пењање од висине неуспелог прилаза до висине/нивоа крстарења, узимајући у обзир очекивану руту при одласку;
 - (iii) гориво за крстарење од тачке где се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, узимајући у обзир очекивану путању;
 - (iv) гориво потребно за понирање од тачке у којој почиње понирање до тачке у којој почиње прилаз, узимајући у обзир очекивани поступак прилаза;
 - (v) гориво неопходно за прилаз и слетање на одредишни алтернативни аеродром, одређен сходно OPS 1.295.
 - (б) Ако се се према OPS 1.295(г) захтевају два одредишна алтернативна аеродрома, количина горива мора да буде довољна за лет до алтернативног аеродрома за који је потребна већа количина горива.
- 1.5 Завршна резерва горива треба да буде:
- (а) Довољна за лет у трајању од 45 минута - за авионе са клипним моторима;
 - (б) За авионе са млазним моторима - довољна за лет у трајању од 30 минута, при брзини чекања на висини од 1 500 ft (450 m) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, израчуната на основу очекиване масе авиона на слетању на одредишни алтернативни аеродром или одредишни аеродром ако за одредишни аеродром није потребно да се одреди алтернативни аеродром.
- 1.6 Минимална количина додатног горива која омогућава:
- (а) да авион настави лет ка одређеном алтернативном аеродрому у случају отказа мотора или губитка притиска у најкритичнијој тачки на рути и почне снижавање висине, као што је потребно. Минимална количина горива се одређује у односу на ситуацију за коју је потребна већа количина горива.
 - (i) чекање изнад алтернативног аеродрома у трајању од 15 минута, на висини од 1 500 ft (450 m), у стандардним условима;
 - (ii) да се изведе прилаз и слетање, изузев у случају када се додатна количина горива која је потребна, ако минимална количина горива израчуната на основу прописаног под 1.2 до 1.5, није довољна за тај случај,
 - (б) чекање у трајању од 15 минута на висини од 1 500 ft (450 m) изнад одредишног аеродрома, у стандардним условима, када је лет планиран без одредишног алтернативног аеродрома;
- 1.7 Количину екстра горива одређује вођа ваздухоплова, на основу сопствене процене.
2. Поступак смањења количине горива која је предвиђена као рутна резерва.

Ако политика планирања горива авио-превозника укључује претполетно планирање до одредишног аеродрома 1 (комерцијално одредиште) коришћењем поступка за смањење количине горива за рутну резерву употребом тачке одлуке на рути и одредишног аеродрома 2 (опциони одредишни аеродром за допуну горива), количина употребљивог горива у авиону, пре полетања, мора да буде већа од:

2.1 Збира:

- (а) горива за таксирање;
- (б) путног горива до одредишног аеродрома 1, преко тачке одлуке;
- (в) рутне резерве горива која износи 5% или више од очекиване потрошње горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1;
- (г) количине горива потребног за лет до алтернативног аеродрома или мање количине горива, ако је тачка одлуке удаљена мање од 6 сати од одредишног аеродрома 1 и ако су испуњени услови прописани у OPS 1.295(в)(1)(ii);
- (д) завршне резерве горива;
- (ђ) додатне количине горива;
- (е) екстра горива ако га захтева вођа ваздухоплова.

2.2 Збира:

- (а) горива за таксирање;
- (б) путног горива до одредишног аеродрома 2, преко тачке одлуке;
- (в) рутне резерве горива која не сме бити мања од количине горива прорачунате у складу са прописаним у 1.3 од полазног аеродрома до одредишног аеродрома 2;
- (г) количине горива која је неопходна за лет до алтернативног аеродрома, ако је потребно да се за одредишни аеродром 2 одреди алтернативни аеродром;
- (д) завршне резерве горива;
- (ђ) додатне количине горива;
- (е) екстра горива, ако га захтева вођа ваздухоплова.

3. Поступак претходно одређене тачке (*PDP*)

Ако политика планирања горива авио-превозника предвиђа планирање одредишног алтернативног аеродрома, при чему је растојање између одредишног и алтернативног одредишног аеродрома такво да лет мора да се усмери, преко унапред одређене тачке на рути ка једном од ових аеродрома, количина употребљивог горива у авиону, пре полетања, мора да буде већа од количине горива прописане у 3.1 или 3.2 :

3.1 Збир:

- (а) горива за таксирање;
- (б) путног горива које је потребно за лет од полазног до одредишног аеродрома преко унапред одређене тачке;
- (в) горива за рутну резерву израчунатог према 1.3;
- (г) додатне количине горива, ако се захтева, при чему она не сме бити мања од:
 - (i) за авионе са клипним моторима - горива које је потребно за лет у трајању од 45 минута, увећаном за 15% од планираног времена лета које проводи у крстарењу или два сата, у зависности шта је мање;
 - (ii) за авионе са млазним моторима - количине горива за лет у трајању од два сата, при потрошњи горива, у уобичајеним условима, при крстарењу изнад одредишног аеродрома. Ова количина горива не сме да буде мања од завршне резерве горива;

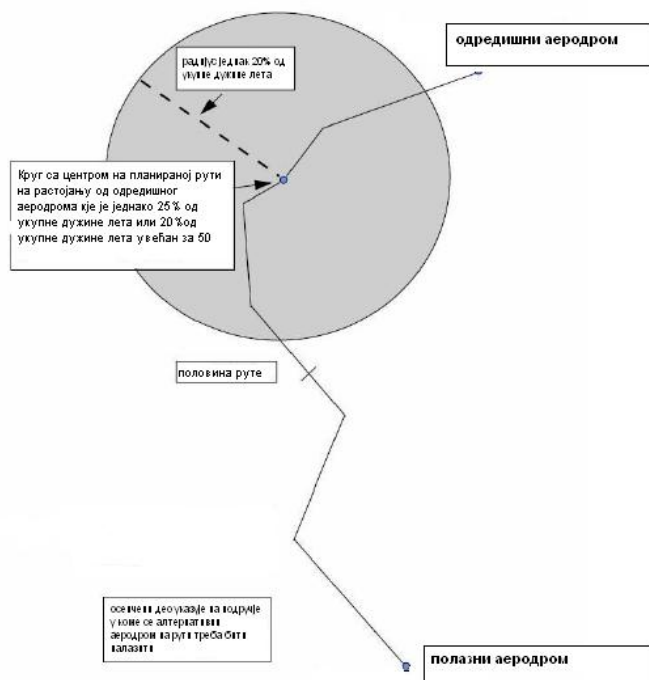
- 3.2 Збира:
- (д) Екстра горива, ако га захтева вођа ваздухоплова; или
 - (а) горива за таксирање;
 - (б) путног горива од полазног до одредишног алтернативног аеродрома преко унапред одређене тачке;
 - (в) горива за рутну резерву израчунатог према (а) (3);
 - (г) додатне количине горива, ако је потребно, која није мања од:
 - (i) за авионе са клипним морима - количине горива за лет у трајању од 45 минута;
 - (ii) за авионе са млазним моторима - количине горива за лет у трајању од 30 минута, при брзини чекања на висини од 1 500 ft (450 m) изнад одредишног алтернативног аеродрома у стандардним условима.
Ова количина горива не сме да буде мања од завршне резерве горива;
 - (д) екстра горива, ако то гориво захтева вођа ваздухоплова
4. Поступак за коришћење изолованог аеродрома
Ако политика планирања горива авио-превозника предвиђа планирање изолованих аеродрома, последња могућа тачка скретања ка било ком расположивом алтернативном аеродрому на рути треба да буде изабрана као унапред одређена тачка (видети одредбе наведене под 3).

Додатак 2 OPS 1.255

Политика планирања горива

Положај рутног алтернативног аеродрома (3% *ERA*) за потребе смањења горива за рутну резерву на 3% (видети Додатак 1 OPS 1.255 (а) 3 (i) (Б) и OPS 1.192). Аеродром (3% *ERA*) треба да буде смештен унутар круга чији је радијус 20% од укупне дужине путање, са центром који се налази на планираној рути, на растојању од одредишног аеродрома од 25% укупне дужине путање лета или најмање 20% од укупне дужине путање лета, увећане за 50 NM, при чему треба узети већу вредност. Прорачун се врши у условима мирне атмосфере (видети слику 1)

Слика 1: Положај алтернативног аеродрома на рути (3% *ERA*) за потребе смањења количине рутне резерве горива на 3%



Додатак 1 OPS 1.270 Смештај пртљага и робе

- (а) Поступци које авио-превозник прописује за прикладно и сигурно смештање ручног пртљага и робе морају да узму у обзир следеће:
1. сваки предмет који се уноси у кабину мора да се смести на место на којем је могуће његово везивање;
 2. означено ограничење масе у простору за смештај пртљага или у непосредној близини не сме да се прекорачи.
 3. није дозвољено смештање пртљага испод седишта, изузев ако је седиште опремљено шипкама за задржавање, а пртљак је такве величине да може да се задржи том опремом;
 4. предмети не смеју да се одлажу у тоалетима или у преградама које нису у стању да спрече померање унапред, бочно или на горе, изузев када преграда има ознаку са највећом одређеном масом која може да се смести;
 5. величина пртљага и робе који су смештени у одељке који се закључавају мора да омогућава безбедно затварање врата;
 6. пртљак и роба не смеју да буду смештени на местима на којима могу да ометају прилаз опреми за ванредне догађаје;
 7. провере пре полетања, слетања, и кад год је упаљен знак за везивање сигурносних појасева, или ако је другачије одређено, како би се обезбедило да пртљак буде смештен тако да не може да омета евакуацију авиона или да проузрокује повреду ако падне (или се покрене). Провере треба да буду примерене фази лета.

Додатак 1 OPS 1.305 Пуњење / истакање горива приликом укрцавања, искрцавања или боравка путника у авиону

Авио-превозник је у дужан да утврди оперативне поступке за пуњење/истакање горива приликом укрцавања или искрцавања путника или њиховог боравка у авиону и да обезбеди да буду предузете следеће мере предострожности:

1. да, у току пуњења авиона горивом док су путници у авиону, једно обучено лице буде на тачно одређеној позицији. То лице мора да буде обучено за поступке у случају опасности који се односе на заштиту од пожара, гашење пожара, одржавање везе, започињање евакуације и руковођење евакуацијом;
2. да је обезбеђена стална двосмерна комуникација применом авионског комуникационог система или на неки други примерен начин, између земаљског особља које надгледа пуњење горива и стручног особља у авиону.
3. посада, особље и путници морају да буду упозорени да ће се вршити пуњење/истакање авиона горивом;
4. знак обавезног везивања мора да буде искључен;
5. знак забране пушења мора да буде укључен, као и осветљење унутрашњости како би се омогућило препознавање излаза у случају опасности;
6. путницима мора да буде саопштено да одвежу сигурносне појасеве и да се уздрже од пушења;
7. у авиону мора да буде довољан број обученог особља које је спремно да започне хитну евакуацију;
8. ако се уочи присутност испарења горива у авиону или друга опасност у току пуњења/истакања горива, одмах мора да се прекине са пуњењем/истакањем горива;
9. површине на земљи испод излаза које су намењене за евакуацију и тобогане морају да буду слободне;
10. да су обезбеђени предуслови за сигурну и брзу евакуацију.

Додатак 1 OPS 1.311

Минимални број чланова кабинске посаде при коришћењу авиона на земљи, са путницима у кабини авиона

Када се примењује одредба OPS 1.311, авио-превозник мора да пропише оперативне процедуре којима се обезбеђује:

1. електрично напајања у авиону;
2. средства којима се објављује започињање брзог напуштања авиона за старијег члана кабинске посаде или присуство најмање једног члана летачке посаде у летачкој кабини авиона;
3. одређивање позиције чланова кабинске посаде и њихове дужности. Радне позиције и дужности морају бити наведене у оперативном приручнику;
4. стална пажња чланова кабинске посаде у погледу положаја опреме за опслуживање и утовар авиона која је у непосредној близини излаза за брзо напуштање авиона.

ОДЕЉАК Е – ЛЕТЕЊЕ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ

OPS 1.430 Оперативни минимуми аеродрома – опште одредбе (видети Додатак 1 (стари) OPS 1.430 и Додатак 1 (нови) OPS 1.430)

- (а)1. Авио-превозник је дужан да, за сваки аеродром који планира да користи, одреди оперативне минимуме који нису мањи од оних који су прописани у Додатку 1 (стари) или Додатку 1 (нови). Метод за одређивање оперативних минимума мора бити прихватљив за ваздухопловну власт. Оперативни минимуми не могу да буду нижи од оних које је за тај аеродром прописала држава на чијој се територији аеродром налази, изузев ако то није посебно одобрила држава на чијој се територији аеродром налази. Употреба *HUD*, *HUDLS* или *EVS* омогућава летење са видљивошћу мањом него што је нормална минимална видљивост за одређени аеродром. Државе које прописују и објављују оперативне минимуме аеродрома могу да пропишу и објаве услове за смањење минимума видљивости због употребе *HUD* или *EVS*.
- (а)2. Изузетно од прописаног у (а)1. метод који се користи за израчунавање минимума у току лета за аеродром који није планиран као алтернативни аеродром и за прилазе који се користе уз помоћ *EVS* система мора да буде прихваћен од стране ваздухопловних власти.
- (б) Одређивање оперативних минимума аеродрома, који се примењују за сваки лет, авио-превозник врши на основу:
1. типа и перформанси авиона и начина опслуживања авиона;
 2. састава, обучености и искуства летачке посаде;
 3. димензија и особина полетно-слетних стаза;
 4. особина визуелних и не визуелних земаљских средстава и процене да ли та средства у довољној мери одговарају њиховој намени (видети Додатак 1 (нови) OPS 1.430, табела ба);
 5. опреме авиона за вођење и за контролу путање лета која се користи за полетање, прилаз, равнање, слетање, после слетања и неуспелог прилаза;
 6. препрека у прилазу, неуспелом прилазу и пењању због којих је неопходно поступање по процедури са отказом једног мотора и надвишавања препрека;
 7. надморске/релативне висине за надвишавање препрека при инструменталном прилазу;
 8. начина мерења метеоролошких појава и начина објављивања метеоролошких података;
 9. технике летења која се примењује у завршном прилазу.
- (в) Категорије авиона на које се односи овај одељак одређују се према методама из Додатка 2 OPS 1.430(в).
- (г)1. Прилази морају бити стабилизовани (*SAP*), осим ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу другачије одобрила ваздухопловна власт.
- (г)2. Непрецизни прилази се врше коришћењем технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDFA*), изузев ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу ваздухопловна власт другачије одобрила. Ако се прорачун минимума врши у складу са Додатком 1 (нови), авио-превозник мора да обезбеди да се одговарајући *RVR* минимум повећа за 200 m за авионе категорије А и Б, односно 400 m за авионе категорије Ц и Д за све прилазе код којих се не користи техника сталног снижавања при завршном прилазу (*CDFA*), а да коначна *RVR/CMV* вредност не прелази 5 000 m.

- (г)3. Изузетно од наведеног у (г)2, ваздухопловна власт може авио-превознику да одобри да не повећава *RVR*, ако не користи технику сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*),
- (г)4. Изузетак прописан у (г)3 односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја. Изузеће мора да буде засновано на искуству авио-превозника, програмима обуке, као и обучености чланова летачке посаде. Изузеће се поново разматра у прописаним роковима и мора да се укине чим се створе услови за примену технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*).
- (д)1. Авио-превозник мора да примењује Додатак 1 (стари) или Додатак 1 (нови) OPS 1.430. Додатак 1 (стари) може да се примењује до 16. јула 2011. године.
- (д)2. Изузетно од прописаног у (д)1, ваздухопловна власт може да одобри авио-превознику да не повећа вредности *RVR* преко 1500 m (за авионе категорије А и Б) или преко 2400 m (за авионе категорије Ц и Д), при одобравању летења за полетно-слетну стазу за коју не може да се користи техника сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*) или када није могуће испунити услове који су наведени у (в) Додатка 1 (нови) OPS 1.430.
- (д)3. Изузетак прописан у (д)2 односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја и зависи од искуства авио-превозника, програма обуке и обучености чланова летачке посаде. Изузеће се поново разматра у прописаним роковима и мора да се укине чим се створе услови за примену технике сталног снижавања при завршном прилазу (*CDF A*).

OPS 1.435 Појмови

Појмови који се користе у овом одељку имају следећа значења:

1. кружење (*circling*) је визуелни део инструменталног прилаза којим се авион доводи у положај за слетање на полетно-слетну стазу која није позиционирана за директан прилаз;
2. поступци при смањеној видљивости су поступци који се примењују на аеродрому ради сигурног обављања летова, у прилазу, у повољнијим условима од услова предвиђених за стандардну категорију I, условима различитим од стандардне категорије II, условима категорије II и III, као и за полетање у условима смањене видљивости;
3. полетање при смањеној видљивости је полетање када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 400 m;
4. систем за управљање авионом је систем који садржи систем за аутоматско слетање и/или хибридни систем за слетање;
5. пасиван систем за управљање авионом – систем за управљање авионом је пасиван ако у случају отказа нема већих промена положаја авиона или одступања од путање или висине лета, али се слетање не може обавити аутоматски. Код пасивног система за управљање авионом пилот преузима управљање авионом после отказа дела система за управљање авионом;
6. оперативни систем за управљање авионом – систем за управљање авионом је оперативан ако у случају отказа испод висине упозорења, прилаз, равнање и слетање могу да се изврше аутоматски. У случају отказа, аутоматски систем за слетање ради као пасивни систем за управљање авионом;
7. оперативни хибридни систем за слетање је систем који се примарно састоји од пасивног система за управљање авионом и секундарног, независног система за вођење авиона који омогућава да, после отказа примарног система, пилот слети ручно;
8. визуелни прилаз је прилаз у којем поступак инструменталног прилаза или део тог поступка није завршен, па се лет наставља по визуелним оријентирима на земљи;

9. стално снижавање при завршном прилазу (*CDFA*) је посебна техника извођења дела завршног непрецизног инструменталног прилаза, у току којег се непрестано снижава висина, без хоризонталног дела прилаза, од надморске висине/релативне висине, једнаке или веће од надморске висине/релативне висине прописане за прелетање тачке од које почиње завршно прилажење, па све до тачке која се налази 15 m (50 ft) изнад прага полетно-слетне стазе или тачке на којој треба да започне маневар равнања авиона, а која зависи од типа авиона;
10. стабилни прилаз (*Stabilised Approach - ASAn*) је прилаз који се изводи на контролисан и одговарајући начин у погледу конфигурације авиона, енергије и контроле путање лета од унапред одређене тачке или надморске висине/релативне висине до тачке која се налази 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе или тачке на којој започиње маневар равнања, ако је та тачка на висини већој од 50 ft;
11. екран који омогућава држање уздигнуте главе (*Head-up Display - HUD*) је екран који омогућава да пилот, уздигнуте главе, прати податке о лету који, у значајној мери, не ограничава поглед из летачке кабине ка спољашњости;
12. систем навођења при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (*Head-up Guidance Landing sistem - HUDLS*) је систем који омогућава навођење авиона, при чему је глава пилота у току прилаза, слетања и лета после неуспелог прилаза у уздигнутом положају. Састоји се од сензора, рачунара, напајања, показивача и контролног склопа. *HUDLS* се превасходно користи као примарни систем за навођење у прилазу, до висине одлуке која се налази на висини од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе;
13. хибридни систем за навођење при слетању који омогућава држање уздигнуте главе (*hibrid HUDLS*) је систем који се састоји од примарног пасивног система за управљање авионом и секундарног независног *HUD/HUDLS* система који, у случају квара примарног система, омогућава пилоту да у ручно заврши слетање;
Напомена: уобичајено, секундарни независни *HUD/ HUDLS* омогућава навођење дајући обавезујуће податке о лету, али може да даје и податке о тренутној ситуацији или одступањима);
14. побољшани визуелни систем (*Enhanced Vision Sistem - EVS*) је електронски начин приказивања стварне слике спољашности која се добија употребом сензора за добијање слике;
 1. претворена прерачуната метеоролошка видљивост (*CMV*) је видљивост која је једнака видљивости дуж полетно-слетне стазе - *RVR*, изведена из објављене метеоролошке видљивости, а која је претворена је у *RVR*;
 2. мање од стандардне вредности за категорију I - подразумева инструментални прилаз и слетање коришћењем висине одлуке за категорију I и *RVR* вредност која је мања од уобичајене, у односу на висину одлуке;
 3. другачије од стандардне вредности за категорију II – подразумева инструментални прилаз и слетање, у условима категорије II, на полетно-слетну стазу на којој, неки или сви елементи осветљења за прецизни прилаз у условима категорије II, не испуњавају стандарде прописане у *ICAO* Анексу 14;
 4. *GNSS* систем за слетање (*Global Navigation satellite System - GLS*) је поступак прилаза при коме се користе детаљнији *GNSS* подаци за навођење авиона на основу хоризонталне и вертикалне *GNSS* позиције.

OPS 1.440 Летење у условима смањене видљивости – општа оперативна правила
(видети Додатак 1 OPS 1.440)

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове у условима категорије II који су нижи од стандарда категорије II или категорије III, изузев ако:
 1. је авион уписан у уверење за обављање јавног авио-транспорта за летова са висином одлуке испод 200 ft или без висине одлуке и ако је опремљен у

- складу са *CS-AWO* или другим одговарајућим прописом који је прихватила ваздухопловна власт;
2. постоји и ако се одржава одговарајући систем за записивање прилаза, аутоматског слетања и кварова;
 3. их је одобрила ваздухопловна власт;
 4. посаду авиона чине најмање два пилота;
 5. се висина одлуке одређује радио-висиномером.
- (б) Авио-превозник не сме да полеће у условима смањене видљивости ако је *RVR* мања од 150 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 m (за авионе категорије Д), изузев ако је то одобрила ваздухопловна власт.
- (в) Авио-превозник не сме да слеће у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, изузев ако то одобри ваздухопловна власт.

OPS 1.445 Одређивање аеродрома за летове који се обављају у условима смањене видљивости

- (а) За летење у условима категорије II и III може да се користи аеродром који има одобрење за коришћење у условима категорије II и III које је издала држава на чијој се територији аеродром налази.
- (б) Авио-превозник је дужан да утврди да ли су поступци у случају смањене видљивости прописани и да ли се примењују на аеродрому на којем се обављају летови у условима смањене видљивости.

OPS 1.450 Обука и оспособљеност за летове који се обављају у условима смањене видљивости

(видети Додатак 1 OPS 1.450)

Пре полетања у условима смањене видљивости, слетања у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, у условима категорије II и III или прилазима који се обављају уз помоћ *EVS* система авио-превозник је у дужан да обезбеди да:

1. сваки члан летачке посаде:
 - (i) заврши обуку и провере прописане у Додатку 1, укључујући и обуку на уређају за симулирање летења за летове који се обављају на граничним вредности *RVR/CMV* и висини одлуке, а која је потребна за летење у условима наведеним у уверењу о оспособљености авио-превозника за обављање јавног-авио транспорта;
 - (ii) је оспособљен у складу са Додатком 1;
2. да су обука и провере спроведене у складу са програмом обуке који је одобрила ваздухопловна власт и који је саставни део оперативног приручника. Ова обука је допуна обуке прописане у Одељку H;
3. буде оспособљен за летење у условима смањене видљивости на одређеном типу авиона.

OPS 1.455 Оперативни поступци за летове који се обављају у условима смањене видљивости

(видети Додатак 1 OPS 1.455)

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише поступке и упутства који се користе за полетање у условима смањене видљивости, прилазе који се врше уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II и у условима категорије II и III.

Поступци морају да буду прописани у оперативном приручнику и морају да садрже дужности чланова летачке посаде за време вожења, полетања, прилаза, равнања, слетања, после слетања и неуспелог прилаза.

- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери:
1. да је стање визуелних и невизуелних средстава задовољавајуће пре полетања у условима смањене видљивости, прилаза који се врше уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III;
 2. да се примењују прописани поступци у условима смањене видљивости према подацима добијеним од контроле летења, пре полетања у условима смањене видљивости, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима за категорије II и III;
 3. да је члан летачке посаде оспособљен за полетање у условима смањене видљивости са *RVR* мањом од 150 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 m (за авионе категорије Д) и прилаз који се изводи уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III.

OPS 1.460 Минимална опрема за обављање летова у условима смањене видљивости

- (а) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику пропише минималну опрему која мора да буде исправна пре полетања у условима смањене видљивости, прилаза који се изводи уз помоћ *EVS*, у условима блажим од стандардних вредности за категорију I, у условима другачијим од стандардних за категорију II и у условима категорије II и III у складу са летачким приручником авиона или другим документом који је одобрила ваздухопловна власт.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да је стање авиона и одговарајућих авионских система потребних за летење у условима смањене видљивости задовољавајуће.

OPS 1.465 *VFR* оперативни минимуми

(видети додатак 1 OPS 1.465)

Авио-превозник је у дужан да обезбеди да се:

1. *VFR* летови обављају у складу са правилима за визуелно летење и у складу са табелом у Додатку 1 OPS 1.465 овог правилника;
2. специјални *VFR* летови се не могу започети ако је видљивост мања од 3 km, а не смеју се обављати ако је видљивост мања од 1,5 km.

Додатак 1 (стари) OPS 1.430

Аеродромски оперативни минимуми

- (а) Минимум за полетање
1. Опште одредбе
 - (i) Минимуми за полетање које одреди авио-превозник морају да буду изражени као видљивост или као видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), узимајући у обзир податке за сваки аеродром који је у плану да се користи и особине авиона. Ако је потребно да се виде и избегну препреке у одласку и принудном слетању, морају да се одреде додатни услови (нпр. база облака);

- (ii) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање ако временски услови на аеродрому полетања нису исти или бољи од минимума за слетање за тај аеродром, изузев у случају када му је на располагању одговарајући алтернативни аеродром за аеродром полетања;
 - (iii) Ако је објављена метеоролошка видљивост испод видљивости која је потребна за полетање и ако вредност *RVR* није објављена, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
 - (iv) Ако подаци о метеоролошкој видљивости и *RVR* нису доступни, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
2. Визуелне ознаке – минимум за полетање мора да се одреди у циљу обезбеђења довољне видљивости за вођење и контролу авиона у случају прекинутог полетања у неповољним условима и у случају настављеног полетања после отказа критичног мотора;
3. Захтевана *RVR*/видљивост
- (i) За вишемоторне авионе чије су перформансе такве да, у случају отказа критичног мотора у било ком тренутку полетања, авион може да се заустави или да настави полетање до висине од 1500 ft изнад аеродрома, надвишавајући препреке на прописаној висини, авио-превозник мора да утврди минимум за полетање који се изражава као вредност *RVR*/видљивости, а који не сме да буде мањи од вредности датих у Табели број 1, изузев у случајевима наведеним у тачки 4.

Табела број 1 - *RVR* /видљивост за полетање

<i>RVR</i> /видљивост за полетање	
Средства	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 3)
Без средстава (само у току дана)	500m
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и/или ознаке дуж средине полетно-слетне стазе	250m/300m (напомена 1 и 2)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла дуж средине полетно-слетне стазе	200m/250m (напомена 1)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе, светла дуж средине полетно-слетне стазе и подаци за <i>RVR</i>	150m/200m (напомена 1 и 4)

Напомена 1: веће вредности се примењују за авион категорије Д;

Напомена 2: за летове који се обављају ноћу неопходна су светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла која означавају крај полетно-слетне стазе;

Напомена 3: за почетни део залета пилот може да одреди другу вредност *RVR* /видљивости од објављене;

Напомена 4: објављена вредност *RVR* у свим тачкама у којима се мери мора да буде иста или већа од прописане, изузев у случају из напомене 3.

- (ii) Пилот вишемоторног авиона чије перформансе не испуњавају услове из тачке (а)3(i), у случају отказа критичног мотора, може одмах да слети и да уочи и избегне препреке у подручју полетања ако су испуњени минимуми за полетање који омогућавају надвишавање препрека, уз претпоставку да је дошло до отказа мотора на одређеној висини. Минимум за полетање које утврђује авио-превозник одређује се на основу висине према којој се планира нето путања лета у

полетању са отказом једног мотора. Минималан *RVR* не сме да буде мањи од вредности наведених у Табели број 1 или Табели број 2.

Табела број 2 - Претпостављена висина отказа критичног мотора изнад полетно-слетне стазе и *RVR*/видљивост

<i>RVR</i> /видљивост на полетању – путања лета	
Претпостављена висина изнад полетно-слетне стазе на којој долази до отказа мотора	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1000 m
>300 ft	1500 m (напомена 1)

Напомена 1: 1500 m је примењиво и ако не може да се испланира позитивна путања лета при полетању.

Напомена 2: објављена вредност *RVR*/видљивости за почетни део полетања може бити промењена одлуком пилота.

- (iii) Ако вредности *RVR* или метеоролошке видљивости нису доступне, вођа ваздухоплова не сме да започне полетање, изузев ако утврди да стварни услови испуњавају минимум за полетање;

4. Изузеци од (а)3(i)

- (i) Авио-превозник може да одреди минимум за полетање од 125 m *RVR* (за авионе категорије А, Б и Ц) или од 150 m *RVR* (за авионе категорије Д), ако је то одобрила ваздухопловна власт и ако су испуњени услови наведени у тачкама (А) до (Д).

(А) ако је објављено да се примењују поступци летења у условима смањене видљивости;

(Б) ако су у употреби светла средишње линије високог интензитета на растојању од 15 m или мање и ивична светла јаког интензитета на растојању од 60 m или мање;

(В) ако су чланови летачке посаде успешно завршили обуку на уређају за симулирано летење;

(Г) ако је видљивост из пилотске кабине авиона, на прагу стазе за полетање, најмање 90 m;

(Д) ако су испуњене прописане вредности *RVR* на свим тачкама на којима се *RVR* мери;

- (ii) Авио-превозник који користи одобрени систем за хоризонтално вођење авиона може да одреди минимум *RVR* за полетање мању од 125 m (за авионе категорије А, Б и Ц) или мању од 150 m (за авионе категорије Д), али не мању од 75 m ако су испуњени услови за летење у категорији III и ако је то одобрила ваздухопловна власт.

(б) Непрецизни прилаз

1. Минимум система

- (i) Авио-превозник је дужан да пропише минимум за поступке непрецизног прилаза који су засновани на коришћењу *ILS* без равни понирања (само *LLZ*), *VOR*, *NDB*, *SRA* и *VDF*, који није нижи од минималне релативне висине (*MDH*) дате у Табели број 3.

Табела број 3 – Минимум система када се користе као прилазна средства за непрецизни прилаз

Минимум система	
Средство	Најнижа <i>MDH</i>
<i>ILS</i> (без равни понирања – <i>LLZ</i>)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на ½ nm)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на 1 nm)	300 ft
<i>SRA</i> (завршава на 2 nm)	350 ft
<i>VOR</i>	300 ft
<i>VOR/DME</i>	250 ft
<i>NDB</i>	300 ft
<i>VDF (QDM и QGH)</i>	300 ft

2. Минимална релативна висина снижавања (*MDH*)
Авио-превозник је дужан да пропише минималну релативну висину снижавања за непрецизни прилаз која није нижа од:
 - (i) *OCH/OCL*, у зависности од категорије авиона;
 - (ii) минимума система
3. Визуелни оријентир
Пилот не може да настави са прилазом испод минималне надморске висине снижавања/минималне релативне висине снижавања (*MDA/MDH*), изузев ако је најмање један од визуелних оријентира за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети јасно видљив и препознатљив пилоту:
 - (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (vi) визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
 - (x) остале визуелне ознаке прихваћене од стране надлежног органа;
4. Прописани *RVR*
Авио-превозник не може да пропише ниже минимуме у случају непрецизних прилаза од минимума датих у Табелама број 4а, 4б, 4в или 4г:

Табела број 4а - *RVR* за непрецизне прилазе потпуно опремљена полетно-слетна стаза

Минимуми за непрецизне прилазе - потпуно опремљена полетно-слетна стаза (напомена (1), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 и више ft	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Табела број 4б - *RVR* за непрецизне прилазе
средње опремљена полетно-слетна стаза

Минимуми за непрецизне прилазе - средње опремљена полетно-слетна стаза (напомена (2), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300-449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450-649 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Табела број 4в - *RVR* за непрецизне прилазе – основна опрема

Минимуми за непрецизне прилазе - основна опрема (напомена (3), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300-449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Табела број 4г - *RVR* за непрецизне прилазе – без светлосних уређаја за
прилажење

Минимуми за непрецизне прилазе - без светлосних уређаја за прилажење (напомена (4), (5), (6) и (7))				
<i>MDH</i>	<i>RVR</i> / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 ft	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300-449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 и више ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

- Напомена 1: потпуно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*VI/MI*) која су постављена на дужини од најмање 720 m, светла ивица полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 2: средње опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420-719 m, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 3: основно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m, прилазна светла ниског интензитета (*LI*), светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 4: полетно-слетна стаза без светлосних уређаја за прилажење има ознаке полетно-слетне стазе, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе или уопште нема светла.
- Напомена 5: минимуми дати у табелама се односе само на стандардне прилазе са нагибом снижавања који није већи од 4 степена. Ако је нагиб снижавања већи, уобичајено је да се на минималној релативној висини снижавања (*MDH*) види и систем за визуелно навођење по висини (нпр. *PAPI*).
- Напомена 6: наведене вредности су или објављене вредности *RVR* или метеоролошке видљивости претворене у *RVR* у складу са прописаним у (x).
- Напомена 7: минимална релативна висина снижавања (*MDH*) наведена у табелама број 4а, 4б, 4в и 4г односи се на основне прорачуне минималне релативне висине снижавања (*MDH*). При избору одговарајућег *RVR*, вредност минималне релативне висине снижавања (*MDH*) не мора да се заокружи на најближих већих 10 ft.

5. Ноћна слетања – за ноћна слетања морају да буду укључена ивична светла, светла почетка стазе и светла краја стазе.
- (в) Прецизни прилаз – прилажење и слетање у условима категорије I
1. Опште одредбе. Слетање у условима категорије I је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS*, категорије I *MLS* или *PAR* са минималном релативном висином одлуке која није мања од 200 ft и са *RVR* који није мањи од 550 m;
 2. Релативна висина одлуке (*DH*). Авио-превозник је дужан да пропише минималну релативну висину одлуке за прецизни прилаз категорије I која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз, без визуелних ознака.
 - (iii) *OCH/OCL* за категорију авиона;
 - (iv) 200 ft;
 3. визуелни оријентери – пилот може да настави прилаз испод минималне надморске висине снижавања/минималне релативне висине снижавања (*MDA/MDH*) за категорију I, која је одређена у складу са тачком (в)2, ако је најмање један од следећих визуелних оријентира јасно видљив и препознатљив пилоту за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети:
 - (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (vi) визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
 4. захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије I су:

Табела број 5 – *RVR* за прилаз и слетање у условима категорије I у зависности од опремљености и релативна висина (*DH*)

Минимуми за категорију I				
Релативна висина (<i>DH</i>) (напомена 7)	Опремљеност / <i>RVR</i> (напомена 5)			
	Потпуна (напомена 1 и 6)	Делимична (напомена 2 и 6)	Основна (напомена 3 и 6)	Без опреме (напомена 4 и 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 и више ft	800 m	900 m	1000m	1200 m

Напомена 1: потпуно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 720 m или више, светла ивица полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена

Напомена 2: средње опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m до 719 m, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.

- Напомена 3: основно опремљена полетно-слетна стаза има ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла високог/средњег интензитета (*XI/MI*) која су постављена на дужини од 420 m, прилазна светла ниског интензитета (*LI*), светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе. Светла морају да буду укључена.
- Напомена 4: полетно-слетна стаза, без светлосних уређаја за прилажење, има ознаке полетно-слетне стазе, светла ивице полетно-слетне стазе, светла почетка и светла краја полетно-слетне стазе или уопште нема светла.
- Напомена 5: вредности из Табеле број 5 су вредности објављене видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) или метеоролошке видљивости претворене у *RVR*, сходно прописаном у х.
- Напомена 6: Вредности наведене у Табели број 5 важе за стандардне прилазе са степеном снижавања до 4 степена, укључујући и 4. степен.
- Напомена 7: релативна висина снижавања (*DH*) наведена у Табели број 5 односи се на основне прорачуне релативне висине снижавања (*DH*). При избору одговарајућег *RVR*, вредност релативне висине снижавања (*DH*) не мора да се заокружи на најближих већих 10 ft.
5. Летови који се обављају са једним пилотом – за летове који се обављају са једним пилотом, авио-превозник мора да пропише минимални *RVR* за све прилазе који су у складу са OPS 1.430 и овим додатком. Вредност *RVR* мања од 800 m није дозвољен, изузев ако се користи одговарајући ауто-пилот који је повезан на *ILS* или *MLS* и у том случају примењују се прописани минимуми. Релативна висина (*DH*) не сме да буде мања од вредности која се добије када се минимална висина до које ауто-пилот може да се користи помножи са 1.25;
 6. Ноћна слетања - за ноћна слетања морају да буду укључена ивична светла, светла почетка стазе и светла краја стазе.
- (г) Прецизни прилаз – прилаз и слетање у условима категорије II
1. Опште одредбе - Слетање у условима категорије II је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:
 - (i) минималном висином одлуке мањом од 200 ft, али не мањом од 100 ft;
 - (ii) *RVR* не мањим од 300 m;
 2. Релативна висина одлуке (*DH*) – авио-превозник је дужан да пропише релативну висину одлуке за прилазе категорије II која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз без визуелних ознака.
 - (iii) *OCH/OCL* за категорију авиона;
 - (iv) релативне висине одлуке до које су чланови летачке посаде овлашћени;
 - (v) 100 ft.
 3. Визуелни оријентери – пилот може да настави прилаз испод релативне висине снижавања (*DH*) за категорију II која је одређена у складу са тачком (д)2, ако визуелни оријентери садрже најмање три узастопна светла у низу која чине централну линију прилазних светала или светла зоне додира или светла средишне линије полетно-слетне стазе или ивична светла полетно-слетне стазе или комбинација ових светала која може да се одржава. Визуелни оријентери укључују попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно-слетне стазе или попречна светла зоне додира;
 4. Захтевани *RVR* – захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије II су:

Табела број 6 - *RVR* за прилаз и слетање у условима категорије II и релативна висина одлуке (*DH*)

Минимуми за категорију II		
Релативна висина одлуке (<i>DH</i>)	Коришћење аутоматског пилота за летење испод релативне висине (напомена 1)	
	<i>RVR</i> /авиони категорије А, Б, Ц	<i>RVR</i> /авиони категорије Д
100-120 ft	300 m	300 m (напомена 2 / 350 m)
121-140 ft	400 m	400 m
141 и више ft	450 m	450 m

Напомена 1: коришћење аутоматског пилота за летење испод релативне висине (*DH*) дате у овој табели омогућава продужено коришћење аутоматског система за управљање авионом до висине од 80% од прописане релативне висине (*DH*). Услови за пловидбеност могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, да утичу на релативну висину одлуке *DH* која ће бити примењена.

Напомена 2: *RVR* од 300 m се може користити за авионе категорије Д када врше аутоматско слетање.

(д) Прецизни прилаз – прилаз и слетање у условима категорије III

1. Опште одредбе – Летење у условима категорије III обухвата:

(i) Летење у условима категорије III А. Прилаз и слетање у условима категорије III А је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:

(А) релативном висином одлуке мањом од 100 ft;

(Б) *RVR* не мањим од 200 m;

(ii) Летење у условима категорије III В – Прилаз и слетање у условима категорије III В је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS* или *MLS* са:

(А) релативном висином одлуке мањом од 50 ft или без релативне висине одлуке;

(Б) Вредности *RVR* мањим од 200 m, али не мањим од 75 m

Напомена: Ако релативна висина одлуке и *RVR* не спадају у исту категорију, категорија прилаза одређује се у односу на *RVR*.

2. Релативна висина одлуке (*DH*) - за прилазе и слетања код којих се користи релативна висина одлуке, авио-превозник мора да пропише релативну висину одлуке која није нижа од:

(i) минималне релативне висине одлуке одређене у летачком приручнику авиона;

(ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз без визуелних оријентира;

(iii) релативне висине одлуке до које су чланови летачке посаде овлашћени;

3. Прилази без релативне висине одлуке – прилази и слетања без релативне висине одлуке могу да се врше ако:

(i) су прилаз и слетања без релативне висине одлуке одобрени у летачком приручнику авиона;

(ii) прилазно средство и опрема аеродрома омогућавају прилаз без релативне висине одлуке;

(iii) авио-превозник има одобрење за прилазе и слетања категорије III без релативне висине одлуке;

Напомена: полетно-слетна стаза која је опремљена за прилаз и слетање за категорију III омогућава прилазе и слетања категорије III без релативне висине одлуке, изузев ако је другачије прописано и објављено у *AIP* или *NOTAM*.

4. Визуелни оријентир
- (i) Када се употребљава пасивни систем за управљање авионом при летењу у условима категорије III А и III В, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке која је одређена у складу са (г)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање три узастопна светла у низу која чине централну линију прилазних светала, светла зоне додира, светла средишне линије полетно-слетне стазе, ивична светла полетно-слетне стазе или комбинацију ових светала која може да се одржава;
 - (ii) Када се употребљава оперативни систем за управљање авионом при летењу у условима категорије III В са релативном висином одлуке, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке, одређене у складу са (г)2, осим ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање једно светло средишне линије полетно-слетне стазе која може да се одржава;
 - (iii) За летење у условима категорије III, без релативне висине одлуке, пилот, пре додира, не мора јасно да види полетно-слетну стазу за слетање.
5. Захтевани *RVR* - захтевана видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) – минимум који авио-превозник може да пропише за прилажење и слетање у условима категорије III су :

Табела број 7 - *RVR* – за прилазе и слетања у условима категорије III и релативна висине одлуке (*DH*) и систем за вођење и контролу авиона по слетању

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Релативна висина одлуке (у ft) (напомена 2)	Систем за вођење и контролу авиона по слетању	<i>RVR</i> (m)
III А	Мања од 100	Не захтева се	200 (напомена 1)
III В	Мања од 100	Пасивни систем за управљање авионом	150 (напомена 1)
III В	Мања од 50	Пасивни систем за управљање авионом	125
III В	Мања од 50 или без релативне висине одлуке	Оперативан систем за управљање авионом	75

Напомена 1: за авионе који испуњавају услове из *CS-AWO* 321(б)(3).

Напомена 2: поузданост система за управљање авионом се одређује према сертификованој минималној релативној висини одлуке за летове у условима смањене видљивости који су прописани у *CS-AWO*.

(ђ) Кружење

1. Минимум који авио-превозник може да пропише за кружење:

Табела број 8 - Метеоролошка видљивост и минимална релативна висина (*MDH*) за кружење у зависности од категорије авиона

Минимална релативна висина (<i>MDH</i>)	Категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
Минимална метеоролошка видљивост	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Минимална метеоролошка видљивост	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

2. На кружење са прописаном путањом лета примењује се прописано у 1.
- (е) Визуелни прилаз – авио-превозник не сме да пропише вредност *RVR* мању од 800 m за визуелни прилаз;
- (ж) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у *RVR*
1. Авио-превозник не сме да користи вредности добијене прерачунавањем метеоролошке видљивости у *RVR* за израчунавање минимума за полетање, минимума за категорију II и III или кад је доступан објављени *RVR*;
Напомена: ако је објављена вредност *RVR* већа од максималне вредности коју је одредио оператер аеродрома (нпр. вредност *RVR* већа од 1500 m), та вредност се не сматра објављеном вредности *RVR*. У том случају, може се користити табела за прерачунавање).
 2. При прерачунавању метеоролошке видљивости у *RVR* у случајевима који нису предвиђени у (ж)1, авио-превозник је дужан да пропише да се користи следећа табела:

Табела број 9 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у *RVR*

Светла у употреби	<i>RVR</i> је објављена метеоролошка видљивост помножена са	
	Дању	Ноћу
Прилазна светла и светла полетно-слетне стазе високог интензитета	1,5	2,0
Остала светала	1,0	1,5
Без светала	1,0	Није примењиво

Додатак 1 (нови) OPS 1.430

Аеродромски оперативни минимум

- (а) Минимум за полетање
1. Опште одредбе
 - (i) Минимуми за полетање које одреди авио-превозник морају да буду изражени као видљивост или као видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), узимајући у обзир одговарајуће чињенице за сваки аеродром који је у плану да се користи и особине авиона. Ако је потребно да се виде и избегну препреке у одласку и принудном слетању, морају да се одреде додатни услови (нпр. база облака);
 - (ii) вођа ваздухоплова не сме да започне полетање ако временски услови на аеродрому полетања нису исти или бољи од минимума за слетање за тај аеродром, изузев у случају када му је на располагању алтернативни аеродром за аеродром полетања;
 - (iii) ако је објављена метеоролошка видљивост испод видљивости која је потребна за полетање и ако вредност *RVR* није објављена, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе, у правцу полетања, иста или боља од прописаног минимума.
 - (iv) ако подаци о метеоролошкој видљивости и *RVR* нису доступни, полетање може да се започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је *RVR*/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања иста или боља од прописаног минимума.
 2. Визуелне ознаке
Минимум за полетање се одређује у циљу обезбеђења довољне видљивости за вођење и контролисање авиона у случају прекинутог полетања у

неповољним условима и у случају настављеног полетања после отказа критичног мотора;

3. Вредност *RVR*/видљивост

- (i) За вишемоторне авионе чије су перформансе такве да, у случају отказа критичног мотора у било ком тренутку полетања, авион може да се заустави или да настави полетање до висине од 1500 ft изнад аеродрома, надвишавајући препреке на прописаној висини, авио-превозник мора да утврди минимум за полетање који се изражава као вредност *RVR*/видљивости, не мањи од вредности датих у Табели 1, осим у изузецима наведеним у тачки 4.

Табела број 1 - *RVR* /видљивост за полетање

Средства	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 3)
Без средстава (само у току дана)	500 m
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и ознаке дуж средине полетно-слетне стазе	250 m/300 m (напомена 1 и 2)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла дуж средине полетно-слетне стазе	200 m/250 m (напомена 1)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе, светла дуж средине полетно-слетне стазе и вишеструки подаци за <i>RVR</i>	150 m/200 m (напомена 1 и 4)

- Напомена 1: веће вредности се примењују за авион категорије Д;
 Напомена 2: за летове који се обављају ноћу неопходна су најмање светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла која означавају крај полетно-слетне стазе;
 Напомена 3: за почетни део залета пилот може да одреди другу вредност *RVR*/видљивости од оне која је објављена;
 Напомена 4: објављена вредност *RVR* у свим тачкама у којима се мери мора да буде иста или већа од прописане, изузев у случају из напомене 3.

- (ii) Вишемоторни авиони чије перформансе не испуњавају услове из тачке (а)3.(i), у случају отказа критичног мотора, могу имати потребу да одмах слете и да уоче и избегну препреке у подручју полетања. У том случају морају бити испуњени минимуми за полетање који омогућавају да се испуне захтеви за надвишавање препрека, уз претпоставку да је дошло до отказа мотора на одређеној висини. Минимум за полетање који утврђује авио-превозник одређује се на основу висине према којој се планира нето путања лета у полетању са отказом једног мотора. Минималан *RVR* не сме да буде мањи од вредности наведених у Табели број 1 и Табели број 2.

Табела број 2 - Претпостављена висина отказа критичног мотора изнад полетно-слетне стазе и одговарајућа *RVR*/видљивост

<i>RVR</i> /видљивост на полетању – путања лета	
Претпостављена висина изнад полетно-слетне стазе на којој долази до отказа мотора	<i>RVR</i> /видљивост (напомена 2)
< 50 ft	200 m
51-100 ft	300 m
101-150 ft	400 m
151-200 ft	500 m
201-300 ft	1000 m
>300 ft	1500 m (напомена 1)

- Напомена 1: 500 m је примењиво и ако не може да се испланира позитивна путања лета при полетању.

Напомена 2: објављена вредност *RVR*/видљивости за почетни део полетања може да буде промењена одлуком пилота.

- (iii) Ако вредности *RVR* или метеоролошке видљивости нису доступне, вођа ваздухоплова не сме да започне полетање, изузев ако утврди да стварни услови испуњавају минимум за полетање;
4. Изузеци од (а)3.(i)
- (i) Авио-превозник може да одреди минимум за полетање од 125 m *RVR* (за авионе категорије А, Б и Ц) или од 150 m *RVR* (за авионе категорије Д) ако је то одобрила ваздухопловна власт и ако:
 - (А) је објављено да се примењују поступци летења у условима смањене видљивости;
 - (Б) су у употреби светла централне линије високог интензитета на растојању од 15 m или мање и ивична светла јаког интензитета, на растојању од 60 m или мање;
 - (В) су чланови летачке посаде успешно завршили обуку на уређају за симулирано летење;
 - (Г) је видљивост из пилотске кабине авиона, на прагу стазе за полетање, најмање 90 m;
 - (Д) су испуњене прописане вредности *RVR* на свим тачкама на којима се *RVR* мери;
 - (ii) На основу претходног одобрења ваздухопловних власти, авио-превозник може да користи:
 - (А) одобрени систем за хоризонтално вођење авиона;
 - (Б) одобрени *HUD/HUDLS* за потребе полетања;Ако се користе системи наведени под А и Б, авио-превозник може да смањи минимуме за полетање. Минимум *RVR* за полетање може да буде мањи од 125 m (за авионе категорија А, Б и Ц) или 150 m (за авионе категорије Д), али не мањи од 75 m ако је обезбеђена иста заштита полетно-слетне стазе и средстава намењених за слетање у условима категорије III.
- (б) Категорија I, прилажење под углом *Approach Path Vector (APV)* и непрецизни прилаз
- 1. Слетање у условима категорије I је прецизно инструментално прилажење и слетање, при чему се користи *ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS)* или *PAR* са минималном релативном висином одлуке која није мања од 200 ft и са вредношћу *RVR* која није мања од 550 m, изузев ако ваздухопловна власт одреди већи минимум;
 - 2. Непрецизни прилаз (*NPA*) је инструментални прилаз који се врши уз помоћ опреме која је наведена у Табели број 3 (минимуми система), са минималном релативном висином или релативном висином одлуке (*MDH* или *DH*) од најмање 250 ft и *RVR/CMV* (прерачуната метеоролошка видљивост) која није мања од 750 m, изузев ако ваздухопловна власт одреди већи минимум.
 - 3. Прилажење под углом (*APV*) је инструментални прилаз који се врши хоризонталним и вертикалним навођењем, који не испуњава услове за прецизан прилаз и слетање, са релативном висином одлуке *DH* која није мања од 250 ft и вредношћу *RVR* која није мања од 600 m, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила већи минимум.
 - 4. Релативна висина одлуке (*DH*)
Авио-превозник мора да пропише висину одлуке која није нижа од:
 - (i) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прилаз, без визуелних оријентира;
 - (ii) *OCH* за категорију авиона;

- (iii) релативне висине одлуке објављене у поступку прилаза;
 - (iv) 200 ft за прилазе у условима категорије I;
 - (v) минимума система наведених у Табели број 3;
 - (vi) најниже висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона или другом документу.
5. Минимална висина снижавања (*MDH*)
Авио-превозник мора да пропише минималну висину снижавања у прилазу која није мања од:
- (i) *OCH* за категорију авиона;
 - (ii) минимума система наведених у Табели број 3;
 - (iii) најниже релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона или другом документу.
6. Визуелни оријентери. Пилот не сме да настави прилаз испод *MDA/MDH*, осим ако му је најмање један од следећих визуелних оријентира за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети јасно видљив и препознатљив:
- (i) елементи система прилазних светала;
 - (ii) праг полетно-слетне стазе;
 - (iii) ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
 - (v) светлосне ознаке прага полетно-слетне стазе;
 - (vi) визуелни индикатор линије понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира;
 - (ix) ивична светла полетно-слетне стазе;
 - (x) други визуелни оријентери прихваћени од стране ваздухопловних власти.

Табела број 3 - Минимум система у зависности од средства

Минимуми система	
Средство	Најнижа <i>DH/MDH</i>
<i>LLZ</i> са или без <i>DME</i>	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на ½ NM)	250 ft
<i>SRA</i> (завршава на 1 NM)	300 ft
<i>SRA</i> (завршава на 2 NM или даље)	350 ft
<i>RNAV/LNAV</i>	300 ft
<i>VOR</i>	300 ft
<i>VOR/DME</i>	250 ft
<i>NDB</i>	350 ft
<i>NDB/DME</i>	300 ft
<i>VDF</i>	350 ft

(в) Критеријуми за одређивање *RVR/CMV* (Табела број 6)

1. За коришћење најмање могуће вредности *RVR/CMV* наведене у Табели број 6, инструментални прилаз мора да испуни следеће захтеве:
- a. инструментални прилази са пројектованим прилазним углом до и укључујући $4,5^{\circ}$ за авионе категорије А и Б или $3,77^{\circ}$ за авионе категорије Ц и Д, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила друге прилазне углове. Средства која се користе при прилазу су:
 - (А) *ILS/MLS/GLS/PAR*;
 - (Б) *APV*;
 Ако се завршни прилазни правац не разликује од правца средишне линије полетно-слетне стазе више од 15° за авионе категорије А и Б или више од 5° за авионе категорије Ц и Д.

- b. инструментални прилази при којима се летење изводи техником сталног снижавања при завршном прилажењу (*CDF*), са одређеним прилазним углом до и укључујући $4,5^{\circ}$ за авионе категорије А и Б или $3,77^{\circ}$ за авионе категорије Ц и Д, изузев ако је ваздухопловна власт одобрила други прилазни угао. Средства која се користе при прилазу су *NDB*, *NDB/DME*, *VOR*, *VOR/DME*, *LLZ*, *LLZ/DME*, *VDF*, *SRA* или *RNAV/LNAV*, при чему завршни сегмент прилаза износи најмање 3 NM и испуњава следеће услове:
- (А) да се завршни прилазни правац не разликује од правца средишне линије полетно-слетне стазе више од 15° за авионе категорије А и Б или више од 5° за авионе категорије Ц и Д;
 - (Б) да постоји тачка почетка завршног прилаза (*FAF*) или друга одговарајућа тачка од које је могуће започети снижавање или растојање до прага полетно-слетне стазе (*THR*) које је могуће одредити помоћу *FMS/RNAV* или *DME*;
 - (В) ако је тачка започињања неуспелог прилаза (*MAPt*) одређена временом, растојање од тачке почетка завршног прилаза (*FAF*) износи 8 NM;
- c. инструментални прилази код којих се користе средства као што су *NDB*, *NDB/DME*, *VOR*, *VOR/DME*, *LLZ*, *LLZ/DME*, *VDF*, *SRA* или *RNAV/LNAV* који не испуњавају критеријуме наведене у тачки (в)1.(ii), или са минималном релативном висином (*MDH*) која је једнака 1 200 ft.
2. После инструменталног прилаза при којем се летење изводи техником сталног снижавања при завршном прилажењу (*CDF*), неуспели прилаз се изводи када се достигне надморска висина одлуке/релативна висина одлуке или тачка започињања неуспелог прилаза (*MAPt*). Летење по правцу при извођењу неуспелог прилаза изводи се преко *MAPt*, изузев ако је другачије наведено у прилазним картама.
- (г) Одређивање минималне вредности *RVR/CMV*/видљивости за прилазе и слетања у условима категорије I, прилажења под углом (*APV*) и непрецизног прилаза.
1. Минимална вредност *RVR/CMV*/видљивости је највећа вредност добијена на основу података из Табеле број 5 или Табеле број 6, при чему та вредност не сме да буде већа од максималних вредности датих у Табели број 6.
 2. Вредности у Табели број 5 су добијене употребом следеће формуле:
Захтевана *RVR*/видљивост (у m) = $((DH/MDH) (ft) * 0,3048 / \tan \alpha)$ – дужина прилазних светала (у m).
Напомена: α је угао који се користи за израчунавање и који има почетну вредност 3° , а повећава се постепено.
 3. Ако ваздухопловна власт одобри, формула из тачке 2. се може користити употребом стварног угла прилазне равни са стварном дужином прилазних светала за одређену полетно-слетну стазу.
 4. Ако се у прилазу лети са хоризонталним сегментом на или изнад минималне надморске/релативне висине снижавања *MDA/H*, додаје се 200 m за авионе категорије А и Б, односно 400 m за авионе категорије Ц и Д на минималну вредност *RVR/CMV* која се добија као резултат примене Табела број 5 и 6.
Напомена: додате вредности су у складу са временом/растојањем који су потребни да би се авион довео у завршно снижавање.
 5. *RVR* вредност мања од 750 m, а наведена је у Табели број 5, користити се и за:

- (i) прецизни прилаз у условима категорије I, за полетно-слетне стазе које су опремљене *FALS*, светлима зоне додира (*RTZL*), светлима средишне линије полетно-слетне стазе (*RCLL*), ако релативна висина одлуке (*DH*) није већа од 200 ft;
 - (ii) прецизни прилаз у условима категорије I, за полетно-слетне стазе које нису опремљене светлима зоне додира (*RTZL*) и светлима средишне линије полетно-слетне стазе (*RCLL*), коришћењем одобреног *HUDLS*, или сличног одобреног система, прилаз са укљученим ауто-пилотом, прилаз са употребом „*flight director*“ до релативне висине одлуке (*DH*) која је једнака или већа од 200 ft под условом да *ILS* систем није објављен као рестриктиван уређај;
 - (iii) прилажења под углом (*APV*) за полетно-слетне стазе опремљене *FALS*, *RTZL* и *RCLL* уз коришћење одобреног *HUD* систем.
6. Ваздухопловна власт може да одобри *RVR* вредности које су мање од вредности наведених у Табели број 5, ако се користи *HUDLS* или систем за аутоматско слетање, у складу са одредбом (д) овог додатка.
 7. Визуелна средства која чине стандардне дневне ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла и светла полетно-слетне стазе (ивична светла, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе и, у неким случајевима, светла зоне додира и светла средишне линије полетно-слетне стазе). Прихватљива конфигурација прилазних светала дата је у Табели број 4.
 8. Изузетно од услова наведених у (г)7, ваздухопловна власт може да одобри да се вредност *RVR*, која одговара основном систему прилазних светала (*BALS*), користи за полетно-слетне стазе чија су прилазна светла, због терена или воде, испод 210 m и имају најмање једну попречну светлосну пречку.
 9. За летове код којих је неопходно користити прилазна светла и светла-полетно слетне стазе, светла морају бити укључена, исправна и употребљива. Утицај неисправности и ниво смањене употребљивости на *RVR/CMV/видљивост* дати су у Табели број 6а.

Табела број 4 - Системи прилазних светала

Врста опреме	Дужина, конфигурација и интензитет прилазних светала
<i>FALS</i> (комплетан систем прилазних светала)	ИКАО: систем осветљења за прецизне прилазе у условима категорије I (<i>HIALS</i> једнак или већи од 720 m), са могућношћу одређивања дужине централне линије коју чине <i>Barrette</i>
<i>IALS</i> (средњи систем прилазних светала)	ИКАО: једноставан систем прилазних светала (<i>HIALS</i> од 420 m до 719 m) са једним извором напајања, који чине <i>Barrette</i>
<i>BALS</i> (основни систем прилазних светала)	Други систем прилазних светала (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> или <i>ALS</i> 210 m – 419 m)
<i>NALS</i> (без система прилазних светала)	Други систем прилазних светала (<i>HIALS</i> , <i>MIALS</i> или <i>ALS</i> краћи од 210 m) или без прилазних светала.

Табела број 5 - *RVR/CMV* (видети Табелу број 11) у зависности од *DH/MDH*

<i>DH</i> или <i>MDH</i>		Врста светлосне опреме			
		<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>
У фитима		Видети (г)5, (г)6 и (г)10 за вредност <i>RVR</i> мању од 750 m у метрима			
200	210	550	750	1000	1200
211	220	550	800	1000	1200
221	230	550	800	1000	1200
231	240	550	800	1000	1200
241	250	550	800	1000	1300
251	260	600	800	1100	1300
261	280	600	900	1100	1300
281	300	650	900	1200	1400
301	320	700	1000	1200	1400
321	340	800	1100	1300	1500
341	360	900	1200	1400	1600
361	380	1000	1300	1500	1700
381	400	1100	1400	1600	1800
401	420	1200	1500	1700	1900
421	440	1300	1600	1800	2000
441	460	1400	1700	1900	2100
461	480	1500	1800	2000	2200
481	500	1500	1800	2100	2300
501	520	1600	1900	2100	2400
521	540	1700	2000	2200	2400
541	560	1800	2100	2300	2500
561	580	1900	2200	2400	2600
581	600	2000	2300	2500	2700
601	620	2100	2400	2600	2800
621	640	2200	2500	2700	2900
641	660	2300	2600	2800	3000
661	680	2400	2700	2900	3100
681	700	2500	2800	3000	3200
701	720	2600	2900	3100	3300
721	740	2700	3000	3200	3400
741	760	2700	3000	3300	3500
761	800	2900	3200	3400	3600
801	850	3100	3400	3600	3800
851	900	3300	3600	3800	4000
901	950	3600	3900	4100	4300
951	1000	3800	4100	4300	4500
1001	1100	4100	4400	4600	4900
1101	1200	4600	4900	5000	5000
1201 и више		5000	5000	5000	5000

Табела број 6 - Минимална и максимална примењива вредност *RVR/CMV* (видети Табелу број 11) за све инструменталне прилазе до прилаза у условима категорије I

Средство/услови	<i>RVR/CMV</i> (у метрима)	Категорија авиона			
		А	Б	Ц	Д
<i>ILS, MLS, GLS, PAR</i> и <i>APV</i>	Минимална вредност	На основу табеле 5			
	Максимална вредност	1500	1500	2400	2400
<i>NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV</i> , ако се примењује поступак прописан у (в)1.(ii)	Минимална вредност	750	750	750	750
	Максимална вредност	1500	1500	2400	2400
<i>NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV</i> : ако се не примењује поступак прописан у (в)1.(ii) или ако је <i>DH</i> или <i>MDH</i> > 1200 ft	Минимална вредност	1000	1000	1200	1200
	Максимална вредност	Дата у Табели број 5 ако се лети техником сталног снижавања при завршном прилажењу (<i>CDFA</i>), а ако се примењује друга техника снижавања додати 200 m/400 m на вредности дате у Табели број 5 при чему највећа вредност <i>RVR</i> износи 5000 m.			

Табела број 6а - Неисправна опрема или опрема смањеног нивоа употребљивости – утицај на вредности минимума за слетање

Неисправна опрема или опрема смањеног нивоа употребљивости (напомена 1)	Утицај на вредности минимума за слетање				Непрецизни прилази
	CAT III B (напомена 2)	CAT III A	CAT II	CAT I	
ILS одашиљач у приправности	Није дозвољено		Нема утицаја		
Спољашњи маркер	Нема утицаја ако је замењен са објављеном одговарајућом тачком				Није применљиво
Средњи маркер	Нема утицаја				Нема утицаја, изузев ако је употребљен као MAPt
Систем за мерење RVR зоне додира	Може бити привремено замењен вредностима RVR измереним за средњи део полетно-слетне стазе ако је то одобрено од стране ваздухопловне власти на чијој се територији аеродром налази. Вредност RVR може бити измерена посматрањем.			Нема утицаја	
Систем за мерење RVR за средњи или зауставни део полетно-слетне стазе	Нема утицаја				
Мерач правца и брзине ветра за смер полетно-слетне стазе који је у употреби	Нема утицаја ако су доступни други земаљски извори података				
Мерач висине базе облака	Нема утицаја				
Прилазна светла	Није дозвољено за летење са DH > 50 ft	Није дозвољено	Вредност минимума као када нема средстава		
Прилазна светла, изузев последњих 210 m	Нема утицаја	Није дозвољено	Вредност минимума као када нема средстава		
Прилазна светла, изузев последњих 420 m	Нема утицаја			Вредност минимум као за средњи систем прилазних светала	
Извор напајања прилазних светала у приправности	Нема утицаја				
Сва светла полетно-слетне стазе	Није дозвољено			Дању-вредност минимума као кад нема средстава Ноћу-није дозвољено	
Светла ивице полетно-слетне стазе	Дању – дозвољено Ноћу-није дозвољено				
Светла средишне линије полетно-слетне стазе	Дању – RVR 300 m Ноћу – није дозвољено	Дању – RVR 300 m Ноћу – 550 m	Нема утицаја		
Размак између светала средишње линије полетно-слетне стазе је 30 m	RVR -150 m	Нема утицаја			
Светла зоне додира	Дању – RVR 200 m Ноћу – 300 m	Дању – RVR 300 m Ноћу – 550 m	Нема утицаја		
Извор напајања за светла полетно-слетне стазе у приправности	Није дозвољено			Нема утицаја	
Систем осветљења стазе за вожење	Нема утицаја – изузев кашњења због смањења брзине вожења				

Напомена 1: услови који се односе на Табелу 6а:

- кварови светала полетно-слетне стазе који нису дати у Табели број 6а, нису прихватљиви;
- недостаци прилазних светала и светала полетно-слетне стазе су разматрани одвојено;
- летење у условима категорије II и III. Комбиновање недостатака светала полетно-слетне стазе и опреме система за мерење вредности RVR није дозвољена.
- кварови, изузев квара ILS, утичу на вредност RVR, а не утичу на релативну висину одлуке (DH).

Напомена 2: ако се лети у условима категорије III Б, без релативне висине одлуке (DH), поред услова наведених у Табели број 6а, морају бити испуњени и следећи услови:

- а) најмање једна вредност *RVR* мора бити на располагању;
 - б) светла полетно-слетне стазе:
 - i) ако не постоје ивична светла полетно-слетне стазе или не постоје светла средишне линије полетно-слетне стазе, најмања вредност *RVR* дању износи 200 m, а ноћу слетање није дозвољено;
 - ii) ако не постоје светла зоне додира (*TDZ*)-нема ограничења;
 - iii) ако не постоји извор напајања који је у приправности за светла полетно-слетне стазе, најмања вредност *RVR* дању износи 200 m, а ноћу слетање није дозвољено.
10. За лет који се обавља са једним чланом летачке посаде, авио-превозник је дужан да одреди минималну вредност *RVR*/видљивост за све прилазе у складу са OPS 1.430 и овим додатком.
- (i) Ако је вредност *RVR* мања од 800 m, прилази у условима категорије I могу да се изводе до релативне висине одлуке, ако се користи одговарајући ауто-пилот који је укупчан на *ILS* или *MLS*, а није објављени као рестриктиван или одобрени *HUDLS* (укључујући *EVS*), или други одобрени систем;
 - (ii) ако нису на располагању *RTZL* и/или *RCLL* светла, минимална вредност *RVR/CMV* не сме да буде мања од 600 m;
 - (iii) ако је вредност *RVR* мања од 800 m, као што је наведено у табели број 5, *APV* прилаз може да се изводи само на полетно-слетну стазу која има *FALS*, *RTZL* и *RCLL*, уз употребу одобреног *HUDLS* система или другог одобреног система или, ако се изводи повезани прилаз до *DH* која је једнака или већа од 250 ft.
- (д) Летење у условима који су блажи од стандардних за категорију I
1. Релативна висина одлуке (*DH*)

Ако се лети у условима блажим од стандардних за категорију I релативна висина одлуке (*DH*) не сме да буде нижа од:

 - (i) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које средство за прецизни прилаз може да се користи без видљивих оријентира;
 - (iii) *OCH* вредности за одређену категорију авиона;
 - (iv) релативне висине одлуке за коју је летачка посада овлашћена;
 - (v) 200 ft.
 2. Врста средстава

ILS/MLS који подржава летење у условима који су блажи од стандардних за категорију I не сме да буде рестриктиван и мора бити са директним правцем, при чему је највеће одступање од правца средишне линије полетно-слетне стазе $\leq 3^0$), а *ILS* мора бити сертификован за:

 - (i) класу I/T/1 за летење до *RVR* од 450 m ;
 - (ii) класу II/D/2 за летење при вредностима *RVR* које су мање од 450 m.

Једно *ILS* средство може да се користи ако су му перформансе нивоа 2.
 3. Вредност *RVR/CMV*

Најниже вредности за летење у условима блажим од стандардних за категорију I, дате су у Табели број 6б.

Табела број 6б - Најниже вредности RVR/CMV за летење у условима блажим од стандардних за CAT I, у зависности од система прилазних светала

Летење у условима блажим од стандардних за CAT I						
Релативна висина одлуке (DH(ft))			Врста светлосних средстава			
			<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>
			<i>RVR/CMV</i> (m)			
200	до	210	400	500	600	750
211	-	220	450	550	650	800
221	-	230	500	600	700	900
231	-	240	500	650	750	1000
241	-	249	550	700	800	1100

Напомена 1: визуелни оријентир садрже ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла, ивична светла полетно-слетне стазе, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе, а за летење испод 450 m и светла зоне додира и/или светла средишне линије полетно-слетне стазе.

4. Визуелни оријентир. Пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке, изузев ако визуелни оријентир садрже:

- а) најмање три прилазна светла у низу која чине централну линију прилазних светала или
- б) светла зоне додира или
- в) светла средишне линије полетно-слетне стазе или
- г) ивична светла полетно-слетне стазе или
- д) одговарајућу комбинацију ових светала.

Визуелни оријентир обухвата попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно – слетне стазе, или Barrette светла зоне додира, изузев ако се лети употребом одобреног HUDLS који може да се користити до релативне висине од најмање 150 ft.

5. Одобрење. За летење у условима блажим од услова категорије I, неопходно је да:

- а. се прилаз изводи са укљученим системом за аутоматско слетање или употребом одобреног HUDLS до релативне висине од најмање 150 ft у односу на праг полетно-слетне стазе;
- (ii) авион буде сертификован према CS-AWO за летење у условима категорије II;
- (iii) систем за аутоматско слетање буде одобрен за употребу у условима категорије III A;
- (iv) се током лета омогући извршавање захтева у складу са одредбама Додатка 1 OPS 1.440(ж);
- (v) се спроведе обука прописана у Додатку 1 OPS 1.450(ж). Обука и провера се врше на уређају за симулирање лета, уз употребу земаљских и визуелних средстава при најнижој вредности RVR;
- (vi) авио-превозник пропише поступке за летење у условима смањене видљивости за све аеродроме на које намерава да слеће;
- (vii) авио-превозник има одобрење ваздухопловне власти.

(ђ) Прецизни прилаз у условима категорије II и прецизни прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II

1. Опште одредбе

- (i) прилаз у условима категорије II је прецизни инструментални прилаз и слетање при коме се користи ILS или MLS са:
 - (A) релативном висином одлуке нижом од 200 ft, али не нижом од 100 ft;
 - (B) RVR не мањи од 300 m.

- (ii) прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II је прецизни инструментални прилаз и слетање за које се користи *ILS* или *MLS* који испуњавају услове у погледу средства наведене под (iii) и да:
 - (A) је релативна висина одлуке нижа од 200 ft, али није нижа од 100 ft; (видети Табелу број 7б),
 - (B) вредност *RVR* није мања од 350/400 m. (видети Табелу број 7б).
- (iii) *ILS/MLS* средство које се користи за прилазе и слетања у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II не сме да буде рестриктивно и мора бити са директним правцем (при чему је највеће одступање од правца средишне линије полетно-слетне стазе $\leq 3^0$), а *ILS* мора бити сертифицикован за:
 - (A) класу I/T/1 за прилаз и слетање до *RVR* од 450 m и релативне висине одлуке од 200 ft или више или
 - (B) класу II/D/2 за прилаз и слетање за *RVR* мањи од 450 m или за релативну висину одлуке нижу од 200 ft.

Једно *ILS* средство може да се користи ако су му перформансе нивоа 2.

2. Релативна висина одлуке (*DH*). Релативна висина одлуке за:
 - (i) прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II и прилаз у условима категорије II не може да буде нижа од:
 - (A) минималне релативне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона;
 - (B) минималне висине до које средство за прецизни прилаз може да се користи без визуелних оријентира;
 - (B) *OCH* за категорију авиона;
 - (Г) релативне висине одлуке за коју је летачка посада овлашћена;
 - (Д) 100 ft.
3. Визуелни оријентери. Пилот не сме да настави прилаз у условима категорије II и прилаз у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II испод релативне висине одлуке одређене у складу са (г)2, изузев ако визуелни оријентери садрже:
 - а) најмање три светла у низу која чине средишњу линију прилазних светала или
 - б) светла зоне додира или
 - в) светла средишне линије полетно-слетне стазе или
 - г) ивична светла полетно-слетне стазе или
 - д) одговарајућу комбинацију ових светала.

Визуелни оријентир обухвата попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно – слетне стазе, или *Barrette* светла зоне додира, изузев ако се лети употребом одобреног *HUDLS* до тренутка додира полетно-слетне стазе.
4. Вредност *RVR*
 - (i) Најниже вредности *RVR* за летење у условима категорије II:

Табела број 7а - Вредност *RVR* за летење у условима категорије II у зависности од релативне висине одлуке

Минимуми за категорију II		
Релативна висина одлуке (<i>DH</i>) (ft)	Аутоматски укупчан/ одобрен <i>HUDLS</i> до испод релативне висине одлуке (<i>DH</i>) (напомена 1а)	
	Вредност <i>RVR</i> за авионе категорије А, Б и Ц	Вредност <i>RVR</i> за авионе категорије Д
100-120	300 m	300/350 m (напомена 2а)
121-140	400 m	400 m
141 и више	450 m	450 m

Напомена 1а: израз "Аутоматски укупчан/одобрен *HUDLS* до испод релативне висине одлуке (*DH*)" значи продужено коришћење аутоматског система за управљање авионом или *HUDLS* до висине која не прелази 80% од примењиве релативне висине одлуке (*DH*). Услови у погледу пловидбености авиона могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, да утичу на применљиву релативну висину одлуке (*DH*).

Напомена 2а: 300 m се односи на авионе категорије Д који изводе аутоматско слетање.

- b. Вредност *RVR*. Најниже вредности за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II:

Табела број 7б - Вредност *RVR* за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, у зависности од система прилазних светала

Минимуми за слетање у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II					
<i>DH</i> (ft)	Аутоматско слетање или одобрени <i>HUDLS</i>				
	Врста светлосних средстава				
	<i>FALS</i>	<i>IALS</i>	<i>BALS</i>	<i>NALS</i>	
	Видети тачку (г)(5), (г)(6) и (г)(10) за <i>RVR</i> < 750 m				
	<i>CAT A-C</i>	<i>CAT D</i>	<i>CAT A-D</i>	<i>CAT A-D</i>	<i>CAT A-D</i>
Вредност <i>RVR</i> у метрима					
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

Напомена 1: визуелни оријентир садрже ознаке полетно-слетне стазе, прилазна светла, ивична светла полетно-слетне стазе, светла прага полетно-слетне стазе, светла краја полетно-слетне стазе, а за летење када је вредност *RVR* испод 400 m и/или светла средишне линије полетно-слетне стазе. Светла средишне линије полетно-слетне стазе морају да буду употребљива. Системи прилазних светала дати су у Табели број 4.

- (iii) за летење у условима другачијим од стандардних вредности за категорију II, авио-превозник мора да пропише поступке за летење у условима смањене видљивости за аеродроме на које намерава да слеће.
- (e) Прецизни прилаз – летење у условима категорије III
1. Опште одредбе

Летење у условима категорије III

 - (i) Летење у условима категорије III А. Прецизни инструментални прилаз и слетање ако се користи *ILS* или *MLS* са:
 - (А) релативном вишином одлуке (*DH*) нижом од 100 ft;
 - (Б) вредношћу *RVR* која није мања од 200 m;

- (ii) Летење у условима категорије III В. Прецизни инструментални прилаз и слетање када се користи *ILS* или *MLS* са:
 - (А) релативном висином одлуке (*DH*) нижом од 100 ft или без релативне висине одлуке;
 - (Б) вредношћу *RVR* мањом од 200 m, али не мањом од 75 m;Напомена: ако релативна висина одлуке и вредност *RVR* не спадају у исту категорију прилаза, вредност *RVR* одређује категорију прилаза.
- 2. Релативна висина одлуке (*DH*). За прилазе и слетања код којих се користи релативна висина одлуке, прописана релативну висину одлуке не може да буде нижа од:
 - (i) минималне релативне висине одлуке одређене у летачком приручнику авиона;
 - (ii) минималне релативне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз, без визуелних оријентира или
 - (iii) релативне висине одлуке за које су чланови летачке посаде овлашћени.
- 3. Прилази без релативне висине одлуке. Прилази и слетања, без релативне висине одлуке могу да се врше:
 - (i) ако су одобрени у летачком приручнику авиона;
 - (ii) ако опремљеност аеродрома омогућава прилаз и слетање без релативне висине одлуке;
 - (iii) ако авио-превозник има одобрење за прилазе и слетања у условима категорије III.
- 4. Визуелни оријентира
 - (i) Ако се користи пасивни систем за управљање авионом или одобрени *HUDLS*, при извођењу прилаза у условима категорије III А и III В, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке која је одређена у складу са (е)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање три узастопна светла у низу која чине средишњу линију прилазних светала, светла зоне додира, светла средишне линије полетно-слетне стазе, ивична светла полетно-слетне стазе или комбинацију ових светала која може да се одржава;
 - (ii) Ако се користи оперативни систем за управљање авионом или хибридни оперативни систем који садржи нпр. *HUDLS* при извођењу прилаза у условима категорије III В са релативном висином одлуке, пилот не сме да настави прилаз испод релативне висине одлуке одређене у складу са (е)2, изузев ако јасно види визуелни оријентир који садржи најмање једно светло средишне линије полетно-слетне стазе.
- 5. Вредности *RVR*. Најниже вредности за извођење прилаза у условима категорије III:

Табела број 8 - Вредност *RVR* за прилазе и слетања у условима категорије III, у зависности од релативне висине одлуке (*DH*) и система за вођење и контролу авиона по слетању

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Релативна висина одлуке (напомена 2)	Систем за вођење и контролу авиона по слетању	Вредност <i>RVR</i>
III А	Мања од 100 ft	Не захтева се	200 m
III В	Мања од 100 ft	Пасивни систем за управљање авионом	150 m (напомена 1)
III В	Мања од 50 ft	Пасивни систем за управљање авионом	125 m
III В	Мања од 50 ft или без релативне висине одлуке	Оперативан систем за управљање авионом (напомена 3)	75 m

Напомена 1: за авионе сертифициване у складу са *CS-AWO* 321(б)(3) или другим одговарајућим документом.

Напомена 2: поузданост система за управљање авионом се одређује према сертифициваној минималној релативној висини одлуке за летове у условима смањене видљивости који су прописани у *CS-AWO*.

Напомена 3: оперативан систем за управљање авионом може бити и хибридни оперативан систем за управљање авионом

(ж) Побољшани визуелни системи (*EVS*)

1. Пилот који користи сертифицивани *EVS*, у складу са поступцима и ограничењима из летачког приручника авиона, може да:

(i) настави прилаз испод *DH* или *MDH* до висине од 100 ft у односу на висину прага полетно- слетне стазе, тако да, најмање један визуелни оријентир, буде приказан и препознатљив на побољшаном визуелном систему:

(А) делови прилазних светала или

(Б) праг полетно-слетне стазе који је уочен на основу једног од следећих елемената: почетак површине полетно-слетне стазе намењене за слетање, светла прага полетно-слетне стазе, светла која означавају праг полетно-слетне стазе и зона додира која је уочена помоћу једног од следећих елемената: површине зоне додира на полетно-слетној стази, светла зоне додира, ознаке зоне додира или светла полетно-слетне стазе;

(ii) смањи вредност *RVR/CMV* за извођење прилаза наведену у колони 1 Табеле број 9 на вредност која је дата у колони 2:

Табела број 9 – Смањење вредности *RVR/CMV* при употреби *EVS* система у зависности од одређене вредности *RVR/CMV*

Одређена вредност <i>RVR/CMV</i>	<i>RVR/CMV</i> за прилазе који се обављају уз помоћ <i>EVS</i> система
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500

3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

2. Поступак прописан у (ж)1. се примењује у случају прилаза који се обављају уз помоћ *ILS, MLS, PAR, GLS* и *APV* са релативном висином одлуке која није нижа од 200 ft или за прилазе који се изводе коришћењем одобреног система за вођење по вертикалној путањи (*vertical glight path guidance*) до минималне релативне висине снижавања или релативне висине одлуке која није нижа од 250 ft.
3. Пилот не сме да настави прилаз без коришћења *EVS* на висини мањој од 100 ft у односу на висину прага полетно-слетне стазе на коју намерава да слети, изузев ако јасно види и препознаје светла или ознаке прага полетно-слетне стазе или зоне додира.

(з) Намерно остављено празно

(и) Кружење

1. Минимална релативна висина снижавања (*MDH*). *MDH* за кружење мора да буде већа од:
 - (i) објављене *OCH* вредности за кружење за одређену категорију авиона;
 - (ii) минималне релативне висине за кружење дате у Табели број 10;
 - (iii) вредности *DH/MDH* за поступак инструменталног прилаза који претходи кружењу.
2. Минимална надморска висина снижавања (*MDA*). *MDA* за кружење се израчунава тако што се на вредност минималне релативне висине снижавања (*MDH*) дода објављена надморска висина аеродрома.
3. Видљивост. Минимална вредност видљивости за кружење мора бити већа од:
 - (i) вредности за кружење за одређену категорију авиона;
 - (ii) минималне вредности видљивости дате у Табели број 10;
 - (iii) вредности *RVR/CMV* која је дата у Табели број 5 и Табели број 6 за поступак инструменталног прилаза који претходи кружењу.
4. Изузетно од услова из тачке 3. ваздухопловна власт може изузети авио-превозника од захтева који се односи на повећање вредности за видљивост узетих из табеле 10.
5. Изузетак прописан у тачки 4. односи се само на аеродроме за које постоји јавни интерес за обављање саобраћаја и зависи од искуства авио-превозника, програма обуке и обучености чланова летачке посаде. Изузеци морају бити поново разматрани у редовним интервалима.

Табела број 10 - Минимална вредност видљивости и *MDH* за кружење, у зависности од категорије авиона

	Категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
<i>MDH</i> (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост	1500 m	1600 m	2400 m	3600 m

6. Кружење са прописаном путањом лета обавља се под истим условима који су прописани за кружење.
- (j) Визуелни прилаз. Вредност *RVR* за визуелни прилаз не може бити мања од 800 m;
- (к) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у *RVR/CMV*
- Вредности добијене прерачунавањем метеоролошке видљивости у *RVR/CMV* не могу да се користе за израчунавање минимума за полетање, кружење, *RVR* минимум мањи од 800 m или ако је доступан објављени *RVR*.
Напомена: вредност *RVR* која је већа од максималне вредности коју је одредио оператор аеродрома (нпр. *RVR* већа од 1500 m), не сматра објављеном вредношћу у смислу овог члана.
 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у *RVR* у случајевима који нису предвиђени у (к)(1), врши се према Табели број 11:

Табела број 11 - Прерачунавање метеоролошке видљивости у *RVR/CMV*

Светла у употреби	<i>RVR/CMV</i> је објављена метеоролошка видљивост помножена са	
	Дан	Ноћ
Прилазна светла и светла полетно-слетне стазе високог интензитета	1,5	2,0
Друга светла	1,0	1,5
Без светала	1,0	-

Додатак 2 OPS 1.430(в)

Категорије авиона и летење у условима смањене видљивости

- (а) Категорије авиона
- Критеријуми за одређивање категорије авиона су индицирана брзина авиона изнад прага полетно-слетне стазе (V_{AT}) која је једнака брзини губитка узгона (столинг) (V_{SO}) помножена са 1.3 или V_{S1g} помножена са 1.23 у конфигурацији авиона са потпуно извученим закрилцима за слетање при максималној сертификованој маси на слетању (*MLW*). Ако су вредности V_{SO} и V_{S1g} познате, узима се већа вредност за V_{AT} . Категорије авиона одређена на основу вредности V_{AT} дате су у табели:

Категорија авиона	V_{AT}
А	Мања од 91 kt
Б	Од 91 kt до 120 kt
Ц	Од 121 kt до 140 kt
Д	Од 141 kt до 165 kt
Е	Од 166 kt до 210 kt

- Конфигурацију за слетање одређује авио-превозник или произвођач авиона.
- (б) Промена категорије авиона због измене максималне маса на слетању
- Авио-превозник може да затражи сталну, мању масу авиона на слетању и да је користи за одређивање V_{AT} ако то одобри ваздухопловна власт.
 - Категорија авиона не може да се мења у току свакодневних летова.

Додатак 1 OPS 1.440

Летење у условима смањене видљивости – опште одредбе

- (а) Опште. Поступци који се примењују на увођење и одобравање летова који се обављају у условима смањене видљивости.
- (б) Показни лет. Циљ показног лета је да се провери исправност система за вођење авиона (укључујући и *HUDLS* систем), изузев поступака које примењују чланови летачке посаде, програма одржавања и приручника који се односе на летење у условима категорије II и III, ради добијања одобрења за летење у условима смањене видљивости.
 - (1) Ако је висина одлуке 50 ft или више, најмање 30 прилаза и слетања мора да буде изведено са употребом система за летење у условима категорије II и III, а ако је висина одлуке мања од 50 ft, најмање 100. Ваздухопловна власт може да одобри мањи број потребних прилаза и слетања.
 - (2) Ако авио-превозник који има више варијанти истог типа авиона који користе исти основни систем за контролу лета и показиваче или различити основни систем за контролу лета и показиваче на истом типу авиона, мора показати да је, без обзира на разлике, сличност система за контролу лета и показивача таква да не мора да обави показни лет за сваку варијанту авиона. Ваздухопловна власт може да прихвати смањење броја захтеваних прилаза и слетања на основу кредита од неког другог авио-превозника са издатим уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта у складу са OPS 1, а који користи исти тип или варијанту авиона и процедуре.
 - (3) Ако је број неуспелих прилаза већи за најмање 5% од укупног броја неуспелих прилаза (нпр. неуспела слетања, прекиди у раду система) број прилаза и слетања се повећава за најмање 10 све док се горњи однос не уклопи у 5%.
- (в) Прикупљање података неопходних за показни лет. Авио-превозник мора да одреди начин прикупљања података (нпр. формулар који би користили чланови летачке посаде) како би биле забележене перформансе авиона при извођењу прилаза и слетања. Коначни подаци и анализа података морају да буде доступни ваздухопловној власти ради процене испуњености услова за добијања одобрења за летење у условима смањене видљивости.
- (г) Анализа података. Неуспели прилази и аутоматска слетања морају бити регистровани и анализирани.
- (д) Стално праћење
 - (1) Авио-превозник је дужан да прати летове и правовремено уочава негативне трендове, пре него што они постану ризични.
 - (2) Подаци који се чувају 12 месеци:
 - (i) број прилаза (стварни или обука), по типу авиона опремљених за прилаз у условима категорије II или III, на које се примењују минимуми за летење у условима категорије II или III;
 - (ii) извештаји о неуспелим прилазима и аутоматским слетањима, по аеродрому, ознаци регистрације авиона и:
 - (А) по отказу опреме у авиону;
 - (Б) по проблемима са опремом на земљи;
 - (В) по неуспелим прилазима на основу инструкција добијених од контроле летења;
 - (Г) из других разлога.
 - (3) Авио-превозник је дужан да пропише поступке за праћење перформанси аутоматског система за слетање или *HUDLS* за сваки авион.

- (ђ) Прелазни периоди
- (1) Авио-превозник који претходно није имао одобрење за летење у условима категорије II и категорије III:
 - (i) авио-превознику који има шестомесечно искуство у летењу одређеним типом авиона, у условима категорије I, може да се одобри летење у условима категорије II или III A;
 - (ii) авио-превознику који има шестомесечно искуство у летењу одређеним типом авиона, у условима категорије II или категорије III A, може да се одобри летење у условима категорије III B. За стицање одобрења, ваздухопловна власт може да одреди веће минимуме за *RVR* и ограничења за летење без висине одлуке, под условом да не доводи до промене оперативних поступака.
 - (2) Авио-превозник који је имао одобрење за летење у условима категорије II или категорије III.
 - (i) Авио-превознику који је имао одобрење за летење у условима категорије II или категорије III, који поднесе захтев за скраћење прелазног периода, може да се одобри краћи прелазни период;
 - (ii) Авио-превозник који је овлашћен да обавља летове у условима категорије II или категорије III коришћењем аутоматских прилаза, са или без аутоматског слетања, сматра се као нови авио-превозник у погледу извођења прилаза у условима категорије II или категорије III, а у циљу примене одредби које се односе на показни период.
- (е) Одржавање опреме за категорију II и за категорију III и летење у условима смањене видљивости. Упутство за одржавање опреме за вођење авиона, које је саставни део програма одржавања авиона, доноси авио-превозник, у сарадњи са произвођачем.
- (ж) Аеродроми и полетно-слетне стазе
1. пре започињања летења у условима категорије III, мора да буде обављен један успешан комплетан прилаз и слетање у условима категорије II или у бољим условима, за комбинацију тип авиона/опрема у авиону/полетно-слетна стаза;
 2. пре него што се почне са летењем у условима категорије II или категорије III, за полетно-слетне стазе са неуобичајеном конфигурацијом терена пре прага полетно-слетне стазе или са неком другом предвиђеном или познатом потешкоћом, комбинација тип авиона/опрема у авиону/полетно-слетна стаза, мора бити потврђена извођењем летова у условима категорије I или у блажим условима;
 3. ако авио-превозник поседује различите варијанте истог типа авиона који користи исте основне системе контроле лета и показиваче или различите основне системе контроле лета и показиваче на истом типу авиона, мора да покаже да различите варијанте имају задовољавајуће карактеристике. У том случају се не мора извести показни лет за сваку комбинацију варијанта авиона/полетно-слетна стаза.
 4. тип или варијанта авиона се сматрају истим ако имају:
 - (i) сличне нивое технологије, који обухватају:
 - (A) *FGS* и остале показиваче и команде;
 - (Б) *FMS* и ниво повезаности са *FGS*;
 - (B) употребу *HUDLS*.
 - (ii) сличне оперативне поступке, који обухватају:
 - (A) висину упозорења;
 - (Б) ручно/аутоматско слетање;
 - (B) летење без висине одлуке;
 - (Г) употребу *HUD/HUDLS*.

- (iii) сличан:
 - (А) поступак прелаза са аутоматског слетање на ручно слетање или извођење прилаза уз употребу *HUDLS*;
 - (Б) ручни поступак при неуспелом прилазу који је обављен аутоматски;
 - (В) поступак аутоматског/ручног исправљања.
- 5. Авио-превозник који користи исти тип/класу авиона или варијанту типа авиона у складу са тачком 4, може да користи искуство и податке другог авио-превозника и којима се упрошћава прописано у 4.
- 6. Авио-превозник који лети у условима блажим од стандардних за категорију II, а који не испуњава услове за летење у категорији II, мора да испуњава услове из Додатка 1 OPS 1.440.

Додатак 1 OPS 1.450

Летови у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност

(а) Опште

Програми обуке чланова летачке посаде за летење у условима смањене видљивости садрже обуку на земљи, обуку на уређају за симулирано летење и обуку у лету. Авио-превозник може да скрати садржај курса, као што је прописано у (2) и (3), ако такав садржај прихвате ваздухопловне власти.

1. чланови летачке посаде који немају искуства за летење у условима категорије II или категорије III морају да заврше обуку прописану у (б), (в) и (г).
2. чланови летачке посаде који имају искуство у летењу у условима категорије II или категорије III и коришћењу сличних типова оперативног система (упарени ауто-пилоти/аутоматско слетање, *HUDLS*, напредни *HUDLS* или *EVS*) или искуство у летењу у условима категорије II, са ручним слетањем, стечено код другог авио-превозника могу да имају:
 - (i) скраћену обуку на земљи, ако лете на различитом типу/класи авиона од оног на коме су стекли претходно искуство за категорију II или категорију III;
 - (ii) скраћену обуку на земљи, уређају за симулирање летења и обуку у лету ако лети на истом типу/класи или варијанти истог типа или класе авиона на којем је стекао претходно искуство у летењу у условима категорије II или категорије III. Скраћена обука укључује најмање захтеве наведене у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i). Уз одобрење ваздухопловне власти, авио-превозник може да смањи број прилаза/слетања прописаних у (г)2(i) ако су тип/класа или варијанта истог типа авиона исти или слични у погледу:
 - (А) нивоа технологије – система аутоматског лета/вођења лета (*FGS*);
 - (Б) оперативних процедура;
 - (В) карактеристика опслуживања.
 Ако тип/класа или варијанта истог типа авиона нису исти или слични у погледу оперативних карактеристика одредба наведена под (г)2(i) се мора испунити у потпуности;
 - (Г) употребе *HUD*/ напредног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*.
3. Чланови летачке посаде који имају искуство у летењу у условима категорије II или категорије III стечено код истог авио-превозника могу да заврше

скраћени курс обуке на земљи, на уређају за симулирано летење и/или обуке у лету.

Скраћена обука :

- (i) за промену типа/класе авиона мора да испуни услове прописане у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i).
- (ii) за промену варијанте авиона истог типа или класе који имају сличности са претходним типом или класом авиона на коме је летео у погледу:
 - (А) нивоа технологије – систем аутоматског пилота/вођења (*FGS*);
 - (Б) примењивих оперативних процедура;
 - (В) поступака извођења прилаза и слетања (видети одредбу у 4);
 - (Г) употребе *HUD*/напредног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*;

Само у овом случају обука о различитостима или обука упознавања може да буде спроведена у складу са одредбама које се односе на скраћену обуку.

- (iii) За промену варијанте авиона у оквиру истог типа или класе авиона који се знатно разликују у погледу:
 - (А) нивоа технологије – систем аутоматског пилота/вођења (*FGS*);
 - (Б) примењивих оперативних процедура;
 - (В) карактеристике опслуживања (видети одредбу под 4);
 - (Г) употребе *HUD*/напредног *HUDLS*;
 - (Д) употребе *EVS*.

У овом случају захтеви наведени у (г)1, (г)2(i) или (г)2(ii) и (г)3(i) морају да буду испуњени. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, авио-превозник може да смањи број прилаза/слетања прописаних у (г)2(i).

4. Разлике/сличности варијанти авиона истог типа или класе којима се обављају летови у условим категорије II или категорије III, односе се на:

- (i) ниво технологије:
 - (А) *FGS* система и на њега везане показиваче и команде;
 - (Б) система управљања летом и евентуалне повезаности са *FGS* системом;
 - (В) употребе *HUD*/напредног *HUDLS* и/или *EVS*.
- (ii) оперативне процедуре, које подразумевају:
 - (А) висину упозорења при употреби пасивног или активног система за управљање авионом у случају квара (отказно-пасивна/ отказно-оперативна, висина упозорења);
 - (Б) ручно и аутоматско слетање;
 - (В) летење без висине одлуке;
 - (Г) употребу *HUD*/ напредног *HUDLS*.
- (iii) начин извођења:
 - (А) ручног слетања коме је претходило навођење у прилазу уз употребу *HUDLS* и/или *EVS*;
 - (Б) поступака после неуспелог прилаза који се обавља ручно, уз претходно обављени аутоматски прилаз;
 - (В) аутоматског/ ручног изласка са стазе (*roll out*).

(б) Обука на земљи. Почетна обука на земљи за летење у условима смањене видљивости обухвата:

1. карактеристике и ограничења *ILS* и/или *MLS* система;
2. карактеристике визуелних средстава;
3. карактеристике магле;

4. оперативне могућности и ограничења појединих система авиона да укључују у то *HUD* и *EVS* карактеристике;
 5. утицај падавина, стварање леда, смицања ветра на малим висинама и турбуленције;
 6. утицај отказа појединих система авиона;
 7. употребу и ограничења система процене вредности *RVR*;
 8. захтеве за надвишавање препрека;
 9. препознавање отказа система на земљи и радње које треба предузети;
 10. поступке и мере опреза у вези са померањем командних површина у току летова ако је вредност *RVR* 400 m или мања, и додатне поступке који су потребни у условима када је вредност *RVR* мања од 150 m (200 m за авионе категорије Д);
 11. значај висине одлуке одређене радио-висиномером и утицај профила терена у прилазу на читавање радио-висиномера и система за аутоматски прилаз/слетање;
 12. значај и значење висине упозорења и радње које треба предузети у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
 13. услове за стицање и продужење овлашћења за летење у условима смањене видљивости категорије II или III;
 14. значај исправног положаја при седењу и положаја очију.
- (в) Обука на уређају за симулирање летења и/или обука у лету
1. Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука на уређају за симулирање летења и/или обука у лету у условима смањене видљивости обухвата:
 - (i) проверу рада опреме на земљи и у лету;
 - (ii) ефекте на минимуме који су проузроковани променом статуса опреме инсталиране на земљи;
 - (iii) праћење:
 - (А) аутоматског система за управљање авионом и показивача стања система за аутоматско слетање, укључујући радње које треба предузети у случају отказа тог система;
 - (Б) статуса *HUD/HUDLS/EVS* као и показивача, укључујући и показиваче за чије посматрање је потребно држати погнуту главу;
 - (iv) радње које се предузимају у случају отказа, као што је отказ мотора, електричног система, хидрауличног система и система за управљање авионом;
 - (v) последице настале услед познатих неисправности делова, уређаја и опреме авиона и употребе листе минималне исправности опреме авиона;
 - (vi) ограничења у коришћењу авиона која проистичу из уверења о пловидбености;
 - (vii) визуелне оријентире које је потребно уочити на висини одлуке и информације о највећем дозвољеном одступању у понирању и по смеру;
 - (viii) значај висине упозорења и радње које се предузимају у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
 2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде буде обучен за обављање својих дужности и упознат са значајем координације са другим члановима посаде. Потребно је што више користити уређаје за симулирање лета.
 3. Обука се обавља по фазама које садрже уобичајене летове на исправном авиону, са потребном опремом, укључујући све временске услове на које

- може да се најђе и детаљне приказе отказа система и опреме авиона који могу да утичу на летење у условима категорије II или III. Ако системи авиона укључују коришћење напредних или других специјалних система (*HUD/HUDLS* или опрема за побољшање видљивости), чланови летачке посаде морају да вежбају коришћење тих система у уобичајеним и ванредним ситуацијама и у случају нужде;
4. Морају да се увежбају поступци за полетање у условима смањене видљивости, као и у условима прилаза и слетања у условима категорије II и III за случај онеспособљености пилота;
 5. за авионе за које не постоји одређени типски уређај за симулирање летења, авио-превозник је дужан да обезбеди да се део обуке у којем се проверава способност закључивања на основу визуелног опажања у лету, за летове у условима категорије II, изводи на уређају за симулирање летења који је за ту намену одобрила ваздухопловна власт. Обука садржи најмање четири прилаза. Обука и поступци специфични за тип авиона вежбају се на авиону;
 6. Основна обука за категорије II и III обухвата:
 - (i) прилаз коришћењем одговарајућег система за навођење, ауто-пилоте и системе контрола уграђених у авион, до одговарајуће висине одлуке, и прелаз на визуелни лет и слетање;
 - (ii) прилаз до висине одлуке, без спољних визуелних оријентира, са свим исправним моторима, коришћењем одговарајућих система за навођење авиона, ауто-пилоте, *HUDLS* и/или *EVS* и систем за управљање уграђен у авион, после које следи поступак неуспелог прилаза;
 - (iii) прилаз за који се користи аутоматски систем за управљање авионом са могућношћу равнања авиона, слетања и одржавања правца;
 - (iv) нормалан рад потребних система са коришћењем и без коришћења визуелних оријентира на висини одлуке;
 7. Прилази са отказом:
 - (i) мотора у разним фазама прилаза;
 - (ii) критичне опреме (нпр. електричног система, система за аутоматско управљање авионом, система *ILS/MLS* на земљи и/или у ваздуху и показивача стања);
 - (iii) система за аутоматско управљање авионом и/или *HUD/HUDLS/EVS* на малој висини захтева:
 - (А) прелаз на ручно управљањем командама за равнање авиона пре слетања, слетање и одржавање смера авиона или неуспели прилаз; или
 - (Б) прелаз на ручно управљање командама авиона или аутоматски прелаз на нижи степен како би се одлетело при неуспелом прилазу од висине која је иста или мања од висине одлуке, укључујући и оне висине при којима се може додирнути полетно-слетна стаза;
 - (iv) система који могу да проузрокују велике отклоне показивача правца или показивача висине, изнад и испод висине одлуке, у условима минималне видљивости. Ако се прилаз завршава слетањем, слетање мора да се обави ручно, ако показивач у нивоу главе покаже нижи степен аутоматског управљања авионом или поравнање авиона пре слетања;
 - (v) поступке одређене за тип или варијанту авиона;
 8. Програм обуке мора да садржи вежбе за управљање отказом и грешкама које захтевају прелаз на виши минимум;

9. Програм обуке обухвата управљање авионом при отказу пасивног систем категорије III, који доводи до искључивање ауто-пилота на висини одлуке или на нижој висини, ако је последњи објављени *RVR* 300 m или мање;
 10. Ако се полеће са вредношћу *RVR* 400 m или мање, обука обухвата отказе система и мотора који доводе до наставка или прекида полетања;
 11. Програм обуке обухвата прилазе при којима отказ *HUDLS* или *EVS* на нижим висинама захтева:
 - (i) коришћење показивача за које је потребно погнути главу;
 - (ii) летење у неуспелом прилазу, по достизању висине одлуке и ниже од ње, укључујући и оне висине при којима се може додирнути полетно-слетна стаза;
 12. Авио-превозник је дужан да обезбеди да приликом извођења обуке у вези са: полетањима у условима смањене видљивости, прилазима и слетањима у условима строжим од услова за категорију I, прилазима и слетањима у условима категорије II који се изводе када нису испуњени услови који би иначе важили за категорију II, прилазима и слетањима у условима категорије II и категорије III при којима се користи *HUD/ HUDLS* или напредни *HUD/ HUDLS* или *EVS* опрема, програм обуке и програм провере садрже одредбе које се односе на употребу *HUD/ HUDLS* у уобичајеним околностима и у току свих фаза лета.
- (г) Захтеви прелазне обуке за: полетање у условима смањене видљивости, прилаз и слетање у условима строжим од услова за категорију I, прилаз и слетање у условима категорије II који се изводе када нису испуњени услови за категорију II, прилазима при којима се користи *EVS*, прилазима и слетањима у условима категорије II и категорије III. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде заврши обуку за поступке за летење у условима смањене видљивости ако прелази на нови тип или варијанту авиона на којем ће да изводи полетање у условима смањене видљивости, прилазе и слетања у условима строжим од услова за категорију I, прилазе и слетања у условима категорије II који се изводе када нису испуњени сви услови за категорију II, прилазе при којима се користи *EVS*, ако су вредности *RVR* до 800 m, као и прилазе и слетања у условима за категорије II и III. Неопходно искуство члана летачке посаде као услов за похађање скраћеног курса прописано је у (а)2, (а)3 и (а)4. Прелазна обука обухвата:
1. Обуку на земљи - одговарајући захтеви описани у (б) узимају у обзир обуку и искуство члана летачке посаде за летење у условима категорије II и III;
 2. Обуку на уређају за симулирање лета и/или обука у лету:
 - (i) најмање шест (осам у случају употребе *HUDLS* са или без *EVS*) прилаза и слетања на уређају за симулирање лета. Број прилаза и слетања ако је у питању употреба *HUDLS* се може смањити на шест ако се користи напредни *HUDLS*. Видети одредбу 4(i);
 - (ii) ако не постоји уређај за симулирање летења за одређени тип авиона, најмање три прилаза(пет у случају употребе *HUDLS* са или без *EVS*), укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза. У случају коришћења напредног *HUDLS* неопходно је извршити најмање три прилаза, укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза и слетања;
 - (iii) одговарајућу додатну обуку ако то захтева посебна опрема, нпр. *HUDLS* или *EVS*. За прилазе при којима се користи *EVS*, за које је вредност *RVR* мања од 800 m, неопходно је обавити најмање пет прилаза, укључујући најмање једно продужење на други круг услед неуспелог прилаза;

3. Обученост летачке посаде – захтеви у погледу обучености летачке посаде су специфични за сваког авио-превозника и зависе од типа авиона који користи.
 - (i) авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде, пре извођења летова, успешно обави проверу за летење у условима категорије II или категорије III;
 - (ii) провера описана у (i) може да се замени успешно завршеном обуком на уређају за симулирање летења и/или у лету ако је прописано у (г)2.
4. Летење на линијама под надзором – авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обави летове на линијама под надзором:
 - (i) за категорију II када се захтева ручно слетање или прилаз уз употребу *HUDLS* до тренутка додира полетно-слетне стазе:
 - (A) најмање три слетања по искључењу ауто-пилота;
 - (B) четири слетања уз употребу *HUDLS* до додира полетно-слетне стазе.

с тим да се захтева једно ручно слетање (два ако се користи *HUDLS* до додира полетно-слетне стазе) ако се обука, која је наведена у (г)2, изводи на уређају за симулирање летења који је оспособљен за обуку без претходног налета.
 - (ii) за категорију III, најмање два аутоматска слетања, изузев у случају када:
 - (A) се обука која је наведена у (г)2, врши на уређају за симулирање летења који је оспособљен за извођење обуке без претходног налета. У том случају довољно је једно аутоматско слетање;
 - (B) се обука, наведену у (г)2, врши на уређају за симулирање летења који је оспособљен за обуку без претходног налета, а члан летачке посаде је успешно завршио обуку за тип авиона без претходног налета. У том случају се не захтева аутоматско слетање;
 - (B) за примену услова наведених под (B), члан летачке посаде мора да буде оспособљен да приликом летења на линији под надзором обавља летове који се изводе при висини одлуке и вредношћу *RVR* наведене у оперативном приручнику.
 - (iii) За прилазе који се изводе у условима категорије III, уз употребу *HUDLS* све до тренутка додира полетно-слетне стазе, неопходно је извести најмање четири прилаза.
- (д) Искуство вође ваздухоплова и искуство на типу
 1. Захтеви за летења у условима категорије II који се односе на вођу ваздухоплова или на пилота коме је додељен лет, а који немају искуство на одређеном типу авиона су:
 - (i) 50 сати лета или 20 сектора на типу авиона, укључујући летење на линији под надзором;
 - (ii) 100 m се мора додати минимуму *RVR* за категорију II, ако се летење у условима за категорију II завршава ручним слетањем или уз употребу *HUDLS* до тренутка додира полетно-слетне стазе, све док се:
 - (A) не изврши укупно 100 сати лета или 40 сектора на типу авиона, укључујући летење на линијама под надзором; или
 - (B) не изврши 50 сати лета или 20 сектора, укључујући и летење на линији под надзором, на типу авиона за који је члан летачке

- посаде био оспособљен за летење у условима категорије II, уз ручно слетање, код другог авио-превозника Заједнице.
- (B) за летење које се обавља употребом *HUDLS* захтев који је наведен у (д)1 и (д)2(i), а тиче се броја сектора, се увек мора испунити без обзира на прописани захтев када је у питању време налета на типу/класи авиона.
2. Захтеви за летења у условима категорије III који се односе на вођу ваздухоплова или на пилота коме је додељен лет, а који немају искуство на одређеном типу авиона су:
- (i) 50 сати или 20 сектора на типу, укључујући летење на линији под надзором;
- (ii) 100 метара се мора додати минимуму *RVR* за категорију II или III, ако претходно није оспособљен за летење у условима категорије II или III код другог авио-превозника Заједнице, све док не налети укупно 100 сати или 40 сектора на типу авиона, укључујући при томе летење на линији под надзором.
3. У зависности од искуства чланова летачке посаде који су као вођа ваздухоплова летели у условима категорије II или III, ваздухопловна власт може да одобри блаже услове.
- (ђ) Полетање у условима смањене видљивости са вредношћу *RVR* која је мања од 150/200 m:
1. Авио-превозник је дужан да, пре добијања одобрења за полетања при видљивости мањој од 150 m (испод 200 m за авионе категорије Д), обезбеди да чланови летачке посаде обаве следећу обуку:
- (i) нормално полетање у минимално одобреним условима видљивости (*RVR*);
- (ii) полетање у минимално одобреним условима видљивости (*RVR*) са кваром једног мотора између V_1 и V_2 или чим то разлози сигурности допусте;
- (iii) полетање у минимално допуштеним условима видљивости (*RVR*) са кваром једног мотора пре V_1 који се завршава прекинутим полетањем.
2. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се обука наведена у тачки (1) обави на уређају за симулирање летења. Обука обухвата спровођење посебних поступка и коришћење опреме. Ако за одређени тип авиона не постоји уређај за симулирање летења, ваздухопловна власт може да одобри обуку на авиону. У том случају се не тражи испуњење захтева у погледу минималне видљивости (*RVR*) (видети додатак 1 OPS 1.965);
3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави проверу пре полетања у условима смањене видљивости са *RVR* мањим од 150 m (мањим од 200 m за авионе категорије Д). Провера се може заменити само успешно обављеном обуком на уређају за симулирање летења или у обуком у лету прописаном у (ђ)1. у току преобуке на одређени тип авиона.
- (е) Периодична обука и провера – летење у условима смањене видљивости
1. Авио-превозник је дужан да обезбеди проверу знања и способности пилота за обављање задатке везаних за летење у категорији за коју је овлашћен. Број прилаза које је потребно извести на уређају за симулирање летења у току важења провере стручности коју обавља авио-превозник (како је прописано у OPS 1.965(б)) је најмање 2, односно 4 ако се користе *HUDLS* или *EVS* до тренутка додир полетно-слетне стазе, с тим да једно слетање мора да се изврши на најнижем одобреном *RVR* минимуму, уз додатак још једног (два када се користе *HUDLS* или *EVS*) које се може заменити

прилазом и слетањем у условима смањене видљивости које одговара категорији II или категорији III. У току провере стручности коју обавља авио-превозник мора да се уради један неуспели прилаз. Ако је авио-превозник овлашћен за полетања при *RVR* мањој од 150/200 m, најмање једно полетање у условима смањене видљивости до најнижег примењивог минимума мора да се уради током спровођења провере стручности.

2. За летове у условима категорије III, авио-превозник је дужан да користи уређај за симулирање летења;
3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да је за летење у условима категорије III, на авиону, са отказом пасивног система управљања авионом, укључујући и *HUDLS* обављен најмање један неуспели прилаз у току три узастопне провере стручности коју врши авио-превозник, као резултат отказа аутопилота на или испод висине одлуке, ако је објављена вредност *RVR* до 300 m;
4. Ваздухопловна власт може да одобри обуку и проверу ради обнављања знања за летење у условима категорије II и полетања у условима смањене видљивости на одређеном типу авиона, ако није на располагању уређај за симулирање летења који одговара типу авиона или алтернативни уређај за симулирање летења.

Напомена: Скорашње искуство које се односи на полетање у условима смањене видљивости и летење у условима смањене видљивости које се односи на категорије II и III које се темељи на аутоматским прилазима и/или аутоматским слетањем одржава се обуком за обнављање знања и проверама прописаним овом одредбом.

(ж) Додатни захтеви за обуку за авио-превознике који обављају летење у условима категорије I, са нижом вредношћу *RVR*, прилазе уз употребу *EVS* или обављају летење у условима категорије II који не испуњавају прописане стандарде

1. Авио-превозник који обавља летење у условима блажим од стандардних услова за категорију I мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему су укључују и захтеве који се односе на употребу *HUDLS*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако се оперативне процедуре поклапају. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан број прилаза се не сме додавати броју који се захтева Одељком H, ако се обука спроводи са минималном примењивом вредношћу *RVR*. У току обуке за обнављање знања и у току провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз у условима категорије I, са нижом вредношћу *RVR* обави у периоду који није дужи од 18 месеци.
2. Авио-превозник који обавља прилазе и слетања у условима категорије II који не испуњавају прописане стандарде мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему се морају укључити и захтеви који се односе на употребу *HUDLS*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако се оперативне процедуре поклапају. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан захтевани број прилаза не сме бити мањи од прописаног за обуку за летење у условима категорије II, уз употребу *HUD/ HUDLS*. У току обуке за обнављање знања и провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су претходно наведени оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз у условима категорије II обави у периоду који није дужи од 18 месеци.

3. Авио-превозник који обавља прилазе и слетања уз употребу *EVS* са *RVR* до 800 m мора да испуни услове наведене у Додатку 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност који су прописани за категорију II, при чему се морају укључити и захтев који се односе на употребу *HUD*. Авио-превозник може да комбинује додатне захтеве ако су оперативни поступци исти. У току обуке за прелаз са једног типа авиона на други, укупан број прилаза не сме да буде мањи од прописаног за комплетну обуку за летење у условима категорије II, уз употребу *HUD*. У току обуке за обнављање знања и у току провере, авио-превозник може да комбинује посебне захтеве, под условом да су наведени оперативни захтеви испуњени. Авио-превозник мора да обезбеди да се најмање један прилаз уз употребу *EVS* обави у периоду који није дужи од 12 месеци.

Додатак 1 OPS 1.455

Летови у условима смањене видљивости – оперативни поступци

- (а) Опште одредбе – летење у условима смањене видљивости обухвата:
 1. ручно полетање (са или без електронског система за навођење или уз употребу *HUDLS*/напредног *HUD/HUDLS*);
 2. прилаз са укљученим ауто-пилотом испод релативне висине одлуке, са ручним равнањем, слетањем и одржавањем правца на земљи;
 3. прилаз који се изводи уз употребу *HUDLS*/напредног *HUD/HUDLS* или *EVS*;
 4. прилаз са укљученим аутоматским пилотом после којег следи аутоматско равнање авиона, аутоматско слетање и ручно одржавање правца на земљи;
 5. прилаз са укљученим аутоматским пилотом после којег следи аутоматско равнање, аутоматско слетање и аутоматско одржавање правца авиона на земљи, ако је примењива вредност *RVR* до 400 m.
Напомена 1: напредни систем може да се користи при свим наведеним начинима летења.
Напомена 2: други облици система за навођење или приказивање могу да буду потврђени и одобрени.
- (б) Поступци и оперативна упутства
 1. Врсте и обим поступака и упутстава зависе од опреме која се користи у авиону и поступака у пилотској кабини авиона. У оперативном приручнику авио-превозник је дужан да одреди дужности чланова летачке посаде током полетања, прилаза, равнања за слетање, одржавање правца на стази и неуспелог прилаза. Неопходно је нагласити одговорност летачке посаде при преласку са летења по правилима за инструментално летење на летење по правилима за визуелно летења и поступке који се користе приликом смањене видљивости или при отказу. Посебна пажња мора да се посвети подели задатака у пилотској кабини тако да се смањи оптерећење пилота који доноси одлуке или обавља неуспели прилаз;
 2. Авио-превозник је дужан да разради оперативне поступке и упутства у оперативном приручнику. Упутства морају да буду у складу са ограничењима и обавезним поступцима датим у летачком приручнику авиона и садрже:
 - (i) провере којима се утврђује задовољавајуће функционирање опреме авиона пре лета и за време лета;
 - (ii) утицаје на минимуме који проузрокују промене стања опреме на земљи и опреме у авиону;
 - (iii) поступке за полетање, прилаз, равнање, слетање, одржавање правца на земљи и неуспелог прилаза;
 - (iv) поступке за случај отказа или упозорења, укључујући и оне који се односе на *HUD/HUDLS/EVS*, као и на друге ванредне ситуације;

- (v) минималне визуелне оријентире;
- (vi) значај правилног положаја при седењу и значај положаја очију;
- (vii) радње које могу да буду неопходне приликом смањења броја визуелних оријентира;
- (viii) расподелу задатака посади приликом спровођења поступака према тачкама (i), (ii), (iii), (iv) и (vi), како би се омогућило да се вођа ваздухоплова посвети искључиво надзору и доношењу одлука;
- (ix) захтев да информације о висини испод 200 ft треба да буду засноване на радио-висиномеру и да један пилот настави да надгледа инструменте авиона све до слетања;
- (x) захтеве за заштиту подручја осетљивости уређаја за одређивање смера прилаза;
- (xi) употребу података које се односе на брзину ветра, смицање ветра, турбуленцију, контаминацију полетно-слетне стазе и коришћење вишеструких процена *RVR*;
- (i) поступке који морају да се користе за вежбање прилаза и слетања на полетно-слетне стазе у условима:
 - (A) нижим од стандардних вредности за категорију I;
 - (B) другачијим од стандардних вредности за категорију II;
 - (B) прилаза уз употребу *EVS*;
 - (Г) када услови који су у вези са категоријом II или III нису на снази.
- (xiii) оперативна ограничења која проистичу из уверења о пловидбености;
- (xiv) податке о највећем допуштеном одступању од путање лета у понирању за уређај за одређивање смера прилаза и/или *ILS*;

Додатак 1 OPS 1.465

Минимална видљивост за *VFR* летове

Класа ваздушног простора	А, Б, Ц, Д (напомена 1)	Ф, Г
		Преко 900 m (3000 ft) <i>AMSL</i> или преко 300 m (1000 ft) изнад терена, у зависности шта је веће
Растојање до облака	1500 m хоризонтално 300 m (1000 ft) вертикално	На и испод 900 m (3000 ft) <i>AMSL</i> или 300 m (1000 ft) изнад терена, у зависност шта је веће
Видљивост	На 8 km и изнад 3050 m (10000 ft) <i>AMSL</i> (напомена 2), 5 km испод 3050 m (10000 ft) <i>AMSL</i>	Без облака и у смеру површине 5 km (напомена 3)

Напомена 1: минимум за *VMC* је укључен за класу А ваздушног простора али не подразумева прихватање *VFR* летова у класи А ваздушног простора.

Напомена 2: ако је прелазна висине нижа од 3 050 m (10 000 ft) *AMSL*, FL100 се може користити као 10 000 ft.

Напомена 3: авиони категорије А и Б могу да лете у условима видљивости до 3 000 m ако служба за пружање услуга у ваздушном саобраћају допусти летење у условима видљивости мањој од 5 km ако је вероватноћа сусрета са другим авионима мала и ако је *IAS* 140 kt или мања

ОДЕЉАК Ф – ОПШТЕ ПЕРФОРМАНСЕ АВИОНА

OPS 1.470 Област примене

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком Г- Перформансе класе А користе сви вишемоторни авиони на турбоелисни погон који имају максимални одобрени број путничких седишта већи од 9 или максималну одобрену масу на полетању већу од 5 700 kg, као и сви вишемоторни турбомлазни авиони.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком Х - Перформансе класе Б користе авиони на елисни погон који имају максимални одобрени број путничких седишта 9 или мање и са максималном одобреном масом на полетању до 5 700 kg.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у складу са Одељком И - Перформансе класе Ц користе авиони са клипним моторима, са одобреним бројем путничких седишта већим од 9 или максималном одобреном масом на полетању већом од 5 700 kg.
- (г) Ако авион не испуњава прописане услове због специфичних конструктивних решења (нпр. надзвучни авиони или авиони за слетање на воду), авио-превозник мора да примени одобрене стандарде који обезбеђују прописани ниво сигурности.

OPS 1.475 Опште одредбе

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
 - 1. на почетку полетања или у случају поновног планирања током лета;
 - 2. у тачки од које се примењује кориговани оперативни план лета, маса авиона не буде већа од масе која је прописана за лет који треба да се обави, узимајући у обзир очекивано смањење масе у току лета, као и испуштање горива.
- (б) Авио-превозник је дужан да користи одобрене податке о перформансама авиона који су неопходни за лет, а који су наведени у летачком приручнику авиона. Авио-превозник може да користи и додатне податке који су прихватљиви за ваздухопловну власт. Када је потребно да се наведу и примене подаци који су већ наведени у летачком приручнику авиона, довољно је да авио-превозник упути на њих, како би се избегло двоструко навођење.
- (в) За испуњење захтева наведених у одређеном одељку, мора да се узме у обзир конфигурација авиона, утицај околине, као и деловање система који имају неповољан утицај на перформансе авиона.
- (г) За прорачун перформанси авиона, влажна полетно-слетна стаза, осим травнате полетно-слетне стазе, може да се сматра сувом.
- (д) За испуњење захтева који се односе на полетање авио-превозник је дужан да узме у обзир прецизност дијаграма за израчунавање перформанси авиона.

OPS 1.480 Појмови

- (a) Изрази који се употребљавају у Одељцима Ф, Г, Х, И и Ј имају следеће значење:
 - 1. Расположена дужина за заустављање при полетању (*ASDA*) је расположива дужина залета при полетању, увећана за дужину продужетка за заустављање чију су употребу објавиле ваздухопловне власти. Продужетак полетно-слетне стазе за заустављање мора да одговара маси авиона у конкретним оперативним условима.
 - 2. Контаминирана полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза чија је површина више од 25% прекривена (укључујући и изолована подручја):

- (i) водом чија је дубина већа од 3 mm (0,125 in), лапавицом или растреситим снегом који одговара дубини воде већој од 3 mm (0,125 in);
 - (ii) чврсто утабаним снегом;
 - (iii) ледом, укључујући и влажан лед;
- 3. Влажна полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза која није сува и којој влажност не даје сјајан изглед;
 - 4. Сува полетно-слетна стаза је чврста полетно-слетна стаза која није влажна и контаминирана, која има жљебове и порозну подлогу, а одржава се тако да омогућава ефективно кочење које одговара сувој полетно-слетној стази и ако је влажна;
 - 5. Расположива дужина полетно-слетне стазе за слетање (*LDA*) је дужина полетно-слетне стазе коју је ваздухопловна власт објавила као расположиву, а која је погодна за кретање авиона при слетању;
 - 6. Максималан одобрени број седишта у путничкој кабини је максималан број путничких седишта у авиону које користи авио-превозник, не рачунајући седишта у пилотској кабини и седишта за кабинску посаду, а који је одобрила ваздухопловна власт и који је прописан у оперативном приручнику;
 - 7. Расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање (*TODA*) је расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање којој је додата расположива дужина претпоља;
 - 8. Маса авиона на полетању је маса авиона на почетку полетања која обухвата лица и терет који се превозе;
 - 9. Расположива дужина залета у полетању (*TORA*) је дужина полетно-слетне стазе коју је ваздухопловна власт објавила као расположиву и која је погодна за залет при полетању авиона;
 - 10. Мокра полетно-слетна стаза је полетно-слетна стаза која је покривена водом, снегом и ледом, у количини која је мања од количине одређене у (а)(2) или на којој има довољно влаге да може да изазове рефлексију, а на којој нема већих делова покривених водом.
- (б) Појмови “дужина за заустављање при полетању”, “дужина за полетање”, “залет у полетању”, “нето путања лета у полетању”, “нето путања лета на рути са једним неисправним мотором”, “нето путања лета на рути са два неисправна мотора” су, у зависности од типа авиона, одређени у складу са прописаним условима за пловидбеност на основу којих је издато уверење о типу авиона.

ОДЕЉАК Г – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ А

OPS 1.485 Опште одредбе

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да одобрени подаци који се односе на авионе перформанси класе А, који су наведени у летачком приручнику авиона, могу да се допуне другим подацима који су прихватљиви за ваздухопловну власт, ако подаци из летачког приручника авиона нису довољни за процену:
1. очекиваних неповољних оперативних услова, као што је полетање и слетање на контаминирану полетно-слетну стазу;
 2. поступака по отказу мотора у свим фазама лета.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су, у случају влажне и контаминирани полетно-слетне стазе, подаци о перформансама авиона одређени у складу са прописаним условима за сертификацију великих авиона или другим условима који су прихватљиви за ваздухопловну власт.

OPS 1.490 Полетање

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона при полетању не прелази максимално дозвољену масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, за надморску висину аеродрома са ког се полеће, кориговану за тренутни притисак и температуру околине.
- (б) За одређивање максимално одобрене масе авиона на полетању авио-превозник мора да примени следеће критеријуме:
1. Дужина заустављања при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине за заустављање при полетању;
 2. Дужина при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање којој је додата дужина претпоља која не сме да буде већа од половине расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање;
 3. Дужина залета при полетању не сме да буде већа од расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању.
 4. Исту вредности брзине V_1 за прекинуто полетање и наставак полетања;
 5. На влажној и контаминираној полетно-слетној стази, маса авиона при полетању не сме да буде већа од дозвољене масе авиона за полетање на сувој полетно-слетној стази, под истим условима за полетање.
- (в) За испуњење услова прописаних у (б) авио-превозник мора да узме у обзир:
1. Надморску висину аеродрома коригивану за тренутни притисак;
 2. Температуру на аеродрому;
 3. Стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
 4. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;
 5. Највише 50% објављене чеоне компоненте ветра и најмање 150 % објављене леђне компоненте ветра;
 6. Губитак у дужини полетно-слетне стазе због поравнање авиона пре полетања.

OPS 1.495 Надвишавање препрека у полетању

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да нето путања лета авиона при полетању надвишава све препреке са вертикалном удаљеношћу од најмање 35 ft или хоризонталном удаљеношћу од најмање 90 m којој је додата вредност од $0.125 \times D$, при чему је D хоризонтално растојање које је авион прелетео од краја расположиве дужине за полетање или од краја дужине полетања ако је заокрет планиран пре

краја расположиве дужине полетања. За авионе са распоном крила мањим од 60 m може да се користи хоризонтално избегавање препрека од половине размаха крила авиона коме је додато 60 m и вредност добијена множењем 0,125 са Д.

- (б) За испуњење услова прописаних у (а), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. Масу авиона на почетку залета при полетању;
 2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. Температуру на аеродрому;
 4. Највише 50 % од објављене чеоне компоненте ветра или најмање 150 % од објављене леђне компоненте ветра.
- (в) За испуњавање услова прописаних под (а):
1. Промена путање није дозвољена до тачке на којој је чиста путања лета на висини једнакој половини размаха крила, али не мањој од 50 ft изнад висине краја расположивог залета при полетању. Претпоставља се да до висине од 400 ft бочни нагиб авиона није већи од 15°. Изнад висине од 400 ft планирани угао бочног нагиба може бити до 25°;
 2. На делу чисте путање лета при полетању, на ком се авион бочно нагиње више од 15°, морају да се избегну све препреке на хоризонталној дужини наведеној у (а), (г) и (д) и вертикалном растојању од најмање 50 ft;
 3. Авио-превозник је дужан да примењује посебне поступке које е одобрила ваздухопловна власт за коришћење угла бочног нагиба до 20°, при вертикалном растојању које износи између 200 ft и 400 ft или до 30° при вертикалном растојању које износи преко 400 ft (видети Додатак 1 OPS 1.495 (в) 3.);
 4. Авио-превозник мора да узме у обзир утицај угла бочног нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање даљине.
- (г) За испуњавање услова наведених у (а), у случају кад планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир препреке чија је попречна удаљеност већа од:
1. 300 m, ако пилот може да одржава прописану навигацијску прецизност у подручју у којем могу да се појаве препреке;
 2. 600 m за летове у другим условима.
- (д) За испуњавање захтева прописаних у (а), ако планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир препреке чија је попречна удаљеност већа од:
1. 600 m ако пилот може да одржава навигацијску прецизност у подручју у којем могу да се појаве препреке;
 2. 900 m за летове у другим условима.
- (ђ) Авио-превозник мора да пропише резервне поступке и коришћење рута које омогућавају сигурно обављање лета како би испунио услове наведене у OPS 1.495, обезбедио сигуран лет надвишавајући препреке и омогућио да авион испуни захтеве летења на рути по OPS 1.500, или слетање на аеродром поласка или на алтернативни аеродром за полазни аеродром.

OPS 1.500 Отказ једног мотора на рути

- (а) При отказу једног мотора, авио-превозник је дужан да обезбеди да подаци о нето путањи лета који су наведени у летачком приручнику авиона, одговарају очекиваним метеоролошким условима на лету и да буду у складу са прописаним у (б) или (в) на свим тачкама руте. Нето путања лета мора да има позитиван градијент на висини од 1 500 ft изнад аеродрома на који авион може да слети по

- отказу мотора. При коришћењу система за заштиту од залеђивања, мора да се узме у обзир утицај његове употребе на нето путању лета.
- (б) Градијент нето путање лета мора да буде позитиван на висини од 1 000 ft изнад терена и препрека на рути, у распону од 9.3 km (5 NM) са обе стране планиране путање.
- (в) Нето путања лета мора да омогући авиону да настави лет са висине крстарења до аеродрома на који може да слети, у складу са условима прописаним у OPS 1.515 или 1.520, а нето путања лета за надвишавање вертикалних препрека мора да износи најмање 2 000 ft. Терен и препреке дуж руте у ширини од 9,3 km (5 NM) са обе стране планиране путање морају да буду у складу с тачкама од 1 до 4:
1. Претпоставља се квар мотора на најкритичнијој тачки дуж руте;
 2. Узет је у обзир утицај ветрова на путању лета;
 3. Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која је довољна да авион стигне до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се примењује сигурносни поступак;
 4. аеродром који је предвиђен за слетање авиона по отказу мотора мора да испуни захтеве:
 - (i) у погледу перформанси авиона за очекивану масу авиона при слетању;
 - (ii) да временски извештаји или временске прогнозе и извештаји о стању на аеродрому показују да авион може сигурно да слети у предвиђено време.
- (г) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).

OPS 1.505 Отказ два мотора на рути на авиону са три или више мотора

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион са три или више мотора, ни у једној тачки планиране путање, не буде удаљен више од 90 минута лета, са свим моторима у раду, при брзини крстарења великог долета, на стандардној температури, у условима мирне атмосфере од аеродрома који испуњава услове у погледу перформанси авиона, као и за његову очекивану масу на слетању, изузев ако испуњава услове наведене од (б) до (ђ).
- (б) Нето путања лета авиона мора да буде одређена тако да, при отказу два мотора, авион може да настави лет у очекиваним метеоролошким условима, од тачке на којој је дошло до истовременог отказа два мотора, до аеродрома на који авион може да слети и да се потпуно заустави по прописаном поступку за слетање са отказом два мотора. Нето путања лета мора бити одређена тако да препреке дуж путање које се налазе на растојању од 9.3 km (5 NM) са обе стране планиране путање буду надвишене за најмање 2 000 ft. При одређивању нето путање лета мора се узети у обзир коришћење система против залеђивања. Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (в) Најкритичнија тачка на рути на којој може да дође до отказа два мотора је она тачка у којој је авион више од 90 минута лета удаљен од аеродрома који испуњава услове за слетање у погледу масе коју би авион имао на слетању, при брзини крстарења за велики долет, са свим моторима у раду, на стандардној температури, у условима мирне атмосфере.
- (г) Нето путања лета мора да има позитиван градијент на 1 500 ft изнад аеродрома на који се претпоставља да ће авион, услед отказа два мотора, да слети.
- (д) Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине горива која је неопходна да авион сигурно слети на аеродром са прописаном количином резервног горива.

- (ђ) Очекивана маса авиона у тачки на рути на којој може да дође до отказа два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата неопходну количину горива за наставак лета до аеродрома на који се претпоставља да ће авион да слети, при чему најмања висина на којој се авион налази изнад подручја где започиње слетање износи 1 500 ft, као и да на тој висини лети још 15 минута.

OPS 1.510 Слетање на одредишни и алтернативни аеродром

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању која је прописана у OPS 1.475(a) не прелази максималну масу авиона прописану за слетање, одређену у односу на надморску висину аеродрома и очекивану температуру на одредишном и алтернативном аеродрому у очекивано време слетања.
- (б) За инструменталне прилазе са градијентом неуспелог прилаза који је већи од 2.5%, авио-превозник је дужан да провери да ли очекивана маса авиона на слетању омогућава неуспели прилаз са градијентом пењања који је исти или већи од вредности градијента у случају неуспелог прилаза са отказом једног мотора, у конфигурацији и брзини неуспелог прилаза. Коришћење другог поступка мора да буде одобрено од стране ваздухопловних власти.
- (в) За инструменталне прилазе са висином одлуке испод 200 ft, авио-превозник је дужан да провери да ли очекивана маса авиона на слетању омогућава градијент пењања најмање 2.5% или други објављени градијент, ако је већи, за неуспели прилаз при отказу критичног мотора, при брзини и у конфигурацији авиона која омогућава продужетак на други круг (видети *CS-AWO* 243). Коришћење другог поступка мора да буде одобрено од стране ваздухопловних власти.

OPS 1.515 Слетање на суву полетно-слетну стазу

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, на висини од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе, која је одређена у складу са OPS 1.475 (а), при слетању на одредишни или на алтернативни аеродром омогућава слетање са потпуним заустављањем:
1. За авионе са турбомлазним моторима на дужини полетно-слетне стазе која је у оквиру 60% од расположиве дужине за слетање;
 2. За авионе са турбоелисним моторима на дужини полетно-слетне стазе која износи 70% расположиве дужине за слетање;
 3. За поступке стрмог прилаза ваздухопловна власт може да одобри коришћење других вредности дужине полетно-слетне стазе од оних које су прописане у (а)1 и (а)2, при чему висина заслона (*screen height*) може да буде између 50 ft и 35 ft (видети Додатак 1 OPS 1.515 (а)3.);
 4. Изузетно, ваздухопловна власт може да одобри коришћење поступка кратког слетања ако су испуњени услови прописани у Додатку 1 и Додатку 2, при чему може да одреди и додатне услове у циљу обезбеђивања прихватљивог нивоа сигурности у том конкретном случају.
- (б) За испуњавање услова прописаних у (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
1. Надморску висину аеродрома;
 2. Највише 50 % од чеоне компоненте ветра или најмање 150 % од леђне компоненте ветра;
 3. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања, ако је већи од +/- 2 %.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), претпоставља се да авион слеће:
1. На најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере;

2. На полетно-слетну стазу која је одређена у зависности од правца и брзине ветра и карактеристика полетно-слетне стазе, као што су средства за слетање.
- (г) Ако нису испуњени услови прописани у (в)1, за одредишни аеродром који има једну полетно-слетну стазу на којој слетање зависи од компоненте ветра, авион може да започне полетање ако су планом лета одређена два алтернативна аеродрома који испуњавају услове прописане у (а), (б) и (в). Пре започињања прилаза за слетање на одредишни аеродром, вођа ваздухоплова мора да се увери да је слетање могуће у складу са OPS 1.510 у (а) и (б).
- (д) Ако за одредишни аеродром нису испуњени услови прописани у (в)2, авион може да започне полетање ако је планом лета предвиђен алтернативни аеродром који испуњава услове прописане у (а), (б) и (в).

OPS 1.520 Слетање на влажну и контаминирану полетно-слетну стазу

- (а) Ако метеоролошки извештај и прогноза указују да ће полетно-слетна стаза на одредишном аеродрому, у предвиђено време слетања, да буде влажна, авио-превозник је дужан да обезбеди да расположива дужина за слетање буде најмање 115 % од дужине за слетање прописане у OPS 1.515.
- (б) Ако метеоролошки извештај и прогноза указују да ће полетно-слетна стаза на одредишном аеродрому, у предвиђено време слетања бити контаминирана, авио-превозник је дужан да обезбеди да расположива дужина за слетање буде једнака дужини за слетање која је одређена у складу са прописаним у (а) или најмање 115 % од дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетање на контаминирану полетно-слетну стазу, у зависности шта је веће, уколико је то прихватила ваздухопловна власт.
- (в) Подаци о дужини слетања на влажну полетно-слетну стазу која је краћа од дужине прописане у (а), али није краћа од дужине прописане у OPS 1.515 (а), могу да се користе ако летачки приручник авиона садржи допунске податке о дужини слетања на влажну полетно-слетну стазу.
- (г) Подаци о дужини слетања на контаминирану полетно-слетну стазу која је краћа од дужине прописане у (б), али није краћа од дужине прописане у OPS 1.515 (а), могу да се користе ако летачки приручник авиона садржи допунске податке о дужини слетања на контаминирану полетно-слетну стазу.
- (д) За испуњење услова прописаних у (б), (в) и (г), захтеви прописани у OPS 1.515 морају да буду примењени на одговарајући начин, изузев ако одредбе OPS 1.515 (а)1 и 2 не морају да буду примењене у случају прописаном у (б).

Додатак 1 OPS 1.495 (в)3)

Одобрење повећаних углова бочног нагиба

- (а) Коришћење повећаних углова бочног нагиба одобрава ваздухопловна власт, под условом да:
1. летачки приручник авиона садржи одобрене податке који се односе на повећање оперативне брзине и податке неопходне за израду путање лета, узимајући у обзир повећане углове нагиба и брзине;
 2. је за навигацијску тачност на располагању визуелно вођење;
 3. су за сваку полетно-слетну стазу одређени метеоролошки минимуми и ограничења брзине ветра које је одобрила ваздухопловна власт;
 4. је летачко особље обучено у складу са OPS 1.975.

Додатак 1 OPS 1.515 (а)(3) Поступци за стрме прилазе

- (а) Ваздухопловна власт може да одобри захтев за извођење поступка стрмих прилаза за које се користе углови равни понирања од 4.5° или више и висине заслона између 50 ft и 35 ft ако:
1. су у летачком приручнику авиона наведени највећи одобрени угао равни понирања и друга ограничења редовних и ванредних поступака и поступака у случају нужде који се примењују при извођењу стрмог прилаза, као и измене података о дужини полетно-слетне стазе;
 2. на аеродрому на којем се примењују поступци стрмог прилаза постоји референтни систем који има визуелни систем показивања линије понирања;
 3. је за сваку полетно-слетну стазу која се користи за стрми прилаз одређен и одобрен метеоролошки минимум. Одређивање метеоролошких минимума врши се на основу:
 - (i) положаја препрека;
 - (ii) врсте референце за линију понирања и вођења на полетно-слетну стазу, као што су визуелна средства, *MLS*, *3D-NAV*, *ILS*, *LLZ*, *VOR*, *NDB*;
 - (iii) прописаних визуелних оријентира у тренутку достизања *DH* и *MDA*;
 - (iv) опреме која се користи у авиону;
 - (v) оспособљености пилота, а нарочито познавања аеродрома;
 - (vi) ограничења и поступака наведених у летачком приручнику авиона;
 - (vii) захтева у случају неуспелог прилаза.

Додатак 1 OPS 1.515 (а)(4) Слетање на кратке полетно-слетне стазе

- (а) Дужина полетно-слетне стазе која се користи за прорачун дозвољене масе авиона на слетању може да обухвати употребљиву површину објављеног сигурносног подручја и објављену расположиву дужину за слетање. Ваздухопловна власт може да одобри слетање на кратке полетно-слетне стазе:
1. Ако постоји јавни интерес или потреба обављања летова са слетањем на кратку полетно-слетну стазу аеродрома који су издвојени или имају ограничења у односу на продужење полетно-слетне стазе.
 2. Авион и оперативни услови:
 - (i) летови са кратким слетањем одобравају се само за авионе код којих вертикална удаљеност између линије пилотовог ока и линије најнижег дела тачкова не прелази 3 m, при чему је авион на нормалној равни понирања;
 - (ii) видљивост/*RVR* не сме да буде мања од 1.5 km. а у оперативном приручнику морају да буду назначена ограничења брзина ветра;
 - (iii) у оперативном приручнику морају да буду наведени услови у погледу искуства и обуке пилота и познавање одређеног аеродрома;
 3. Претпоставка је да је висина преласка изнад почетне тачке употребљиве дужине објављеног сигурносног подручја 50 ft.
 4. Допунски услови: ваздухопловна власт може да пропише допунске услове у погледу сигурности летова са слетањем на кратке полетно-слетне стазе, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске особине подручја прилаза, средства која се користе за прилаз и неуспели прилаз. Допунски услови могу се односити нпр. на захтев за *VASI/PAPI* врсту визуелног система показатеља понирања.

Додатак 2 OPS 1.515 (а)4.

Критеријуми за аеродроме са кратком полетно-слетном стазом

- (а) Коришћење сигурносног подручја мора да буде одобрено од стране оператора аеродрома.
- (б) Употребљива дужина објављеног сигурносног подручја не сме да буде већа од 90 m.
- (в) Ширина објављеног сигурносног подручја не може да буде мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе или двоструког размаха крила, у зависности шта је веће, у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе.
- (г) Објављено сигурносно подручје не сме да има препреке или улегнућа који би могли да угрозе авион. Покретни објекти не смеју да се налазе у објављеном сигурносном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са кратким слетањима.
- (д) Нагиб објављеног сигурносног подручја не сме да буде већи од 5% у смеру навише, и 2% у смеру наниже.
- (ђ) Прописано у OPS 1.480 (а)5 не утиче на објављена сигурносна подручја.

ОДЕЉАК X – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б

OPS 1.525 Опште одредбе

- (а) Авио-превозник не сме да користи једномоторни авион:
1. ноћу;
 2. у инструменталним метеоролошким условима, осим по посебним визуелним правилима летења;
- Напомена: ограничења за летење једномоторним авионима утврђена су у OPS 1.240(а)6.
- (б) Двомоторни авиони који не испуњавају услове за пењање наведене у Додатку 1 OPS 1.525(б), сматрају се као једномоторни авиони.

OPS 1.530 Полетање

- (а) Маса авиона на полетању не сме да прелази максималну масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, за надморску висину аеродрома са кога авион треба да полетети, кориговану за тренутни притисак и температуру околине.
- (б) Основна дужина за полетање која је одређена у летачком приручнику авиона не може да буде већа од:
1. Расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању помножене са коефицијентом 1,25; или
 2. (i) расположиве дужине полетно-слетне стазе за залет при полетању;
(ii) расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање, помножене са коефицијентом 1,15;
(iii) расположиве дужине полетно-слетне стазе за заустављање при полетању, помножене са коефицијентом 1,3
- ако је могуће коришћење продужетка за заустављање и предпоља:
- (в) За испуњење захтева прописаних у (б), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
1. масу авиона на почетку залета при полетању;
 2. надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. температуру на аеродрому;
 4. стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
 5. нагиб полетно-слетне стазе у правцу полетања;
 6. највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра.

OPS 1.535 Сигурно надвишавање препрека при полетању вишемоторним авионом

- (а) Авио-превозник је дужан да пропише да путања лета авиона у полетању са два или више мотора, надвишава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 ft или са хоризонталним растојањем од најмање 90 m увећаним за вредност $0,125 \times D$. D је хоризонтално растојање које пређе авион од краја расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање или од краја дужине полетања, ако је заокрет планиран пре краја расположиве дужине за полетање, изузев у случајевима који су прописани у (б) и (в). За авионе са распоном крила мањим од 60 m може да се користи хоризонтално растојање у односу на препреке при полетању које се добија када се половина распона крила увећа за 60 m и додатој вредности од $0,125 \times D$. При томе се мора се узети у обзир да:

1. путања лета у полетању почиње на 50 ft изнад површине на крају дужине полетања, у складу са OPS 1.530(б), а завршава се на висини од 1500 ft изнад површине;
 2. авион није бочно нагнут све док не постигне висину од 50 ft изнад површине, а угао нагиба не прелази 15° ;
 3. се отказ критичног мотора дешава у тачки путање лета у полетању са свим моторима где се очекује да ће се изгубити оријентире за избегавање препрека;
 4. је градијент путање лета у полетању од висине 50 ft до претпостављене висине отказа мотора једнак просечном градијенту са свим моторима током пењања и прелаза на конфигурацију за лет на рути, који је помножен са коефицијентом 0.77;
 5. је градијент путање лета у полетању од висине достигнуте сходно прописаном у (4) до краја путање лета у полетању једнак градијенту пењања на рути са отказом једног мотора, датом у летачком приручнику авиона.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а), ако планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15° , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које су попречно удаљене више од:
1. 300 m, ако се лет обавља у условима у којима је могуће визуелно навођење или ако су навигацијска средства која омогућују пилоту да одржава намеравану путању лета исте прецизности (видети Додатак 1 OPS 1.535 (б)1 и (в)1);
 2. 600 m за летове у другачијим условима.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), ако намеравана путања лета захтева промену путање за више од 15° , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које су попречно удаљене више од:
1. 600 m за летове у условима који дозвољавају визуелно навођење (видети Додатак 1 OPS 1.535 (б) 1 и (в)1);
 2. 900 m за летове у другачијим условима.
- (г) За испуњење услова прописаних у (а), (б) и (в), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. масу авиона на почетку залета при полетању;
 2. надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 3. температуру на аеродрому;
 4. највише 50 % објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150 % објављене компоненте леђног ветра.

OPS 1.540 Летење на рути вишемоторним авионом

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион може, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора, са преосталим моторима у раду, у оквиру утврђене највеће сталне снаге, да настави лет на одговарајућим минималним висинама за сигуран лет или већим, одређеним у оперативном приручнику, до тачке на 1 000 ft изнад аеродрома који испуњава услове у погледу перформанси авиона.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а):
1. не сме да се претпостави да авион лети на висини већој од оне на којој је брзина пењања 300 ft у минути, са свим моторима у раду, у границама утврђене највеће сталне снаге;
 2. предвиђени градијент на рути, са отказом једног мотора, мора да буде укупан градијент понирања или пењања, односно мора да буде повећан или смањен за 0.5 %.

OPS 1.542 Летење на рути једномоторним авионом

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион, у метеоролошким условима очекиваним за лет, у случају отказа мотора, може да долети до места са којег може да обави сигурно принудно слетање. За авионе који лете изнад копна, то место је на земљи, изузев ако је другачије одобрила ваздухопловна власт.
- (б) За испуњење услова прописаних у (а):
 - 1. не претпоставља се да авион лети на висини која прелази висину на којој је брзина пењања 300 ft у минути, са мотором у раду у границама утврђене највеће сталне снаге;
 - 2. предвиђени градијент на рути мора да буде једнак укупном градијенту понирања повећаном за 0.5 %.

OPS 1.545 Слетање авиона на одредишни и алтернативни аеродром

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, прописана у складу са OPS 1.475(а), не прелази максималну масу за слетање одређену за висину и очекивану температуру околине, у предвиђено време слетања на одредишни и алтернативни аеродром.

OPS 1.550 Слетање авиона на суву полетно-слетну стазу

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању која је прописана у складу са OPS 1.475(а), у предвиђено време слетања, омогућава слетање са потпуним заустављањем са 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе, у оквиру 70% расположиве дужине за слетање на одредишни аеродром и на алтернативни аеродром.
 - 1. Ваздухопловна власт може да одобри коришћење података о дужини за слетање, одређених у складу са овом одредбом, заснованим на висини мањој од 50 ft, али не мањој од 35 ft (видети Додатак 1 OPS 1.550(а));
 - 2. Ваздухопловна власт може да одобри летове са слетањем на кратке полетно-слетне стазе према условима из Додатка 2 OPS 1.550 (а).
- (б) За испуњавање услова прописаних у (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
 - 1. висину аеродрома;
 - 2. највише 50% чеоне компоненте ветра или најмање 150% леђне компоненте ветра;
 - 3. стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе;
 - 4. нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.
- (в) За отпремање авиона на лет, у складу са прописаним у (а), мора да се предвиди:
 - 1. да ће авион да слети на најповољнију полетно-слетну стазу, у условима мирне атмосфере;
 - 2. да ће авион да слети на полетно-слетну стазу која је највероватније одређена у односу на могући правац и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове (нпр. средства која се користе за слетање и терен);
- (г) Ако авио-превозник не испуњава услове прописане у (в)2 за одредишни аеродром, авион може да се отпреми на лет, ако је одређен алтернативни аеродром који испуњава услове прописане у (а), (б) и (в).

OPS 1.555 Слетање авиона на влажну и контаминирану полетно-слетну стазу

- (a) Ако метеоролошки извештаји и прогнозе показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла да буде мокра, авио-превозник мора да обезбеди да расположива дужина за слетање буде једнака или већа од захтеване дужине за слетање, која је одређена у складу са OPS 1.550 и помножена са коефицијентом 1.15.
- (б) Ако метеоролошки извештаји и прогнозе показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла да буде контаминирана, авио-превозник је дужан да обезбеди да дужина за слетање, одређена коришћењем података прихватљивих за ваздухопловну власт за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.
- (в) Мања дужина полетно-слетне стазе за слетање од оне која је предвиђена у (a), али не мање од оне која је прописана у OPS 1.550 (a), може да се користи ако летачки приручник авиона садржи додатне информације о дужини слетања на мокру полетно-слетну стазу.

Додатак 1 OPS1.525 (б)

Општи захтеви за пењање у полетању и слетању

- (a) Пењање у полетању
 - 1. Са свим моторима у раду
 - (i) стабилни градијент пењања после полетања мора да буде најмање 4 % са:
 - (A) снагом за полетање на сваком мотору;
 - (Б) извученим стајним трапом, изузев ако се стајни трап може увући за мање од 7 секунди (тада може да се претпостави да је увучен);
 - (B) закрилцима у положају за полетање;
 - (Г) брзина пењања која није мања од веће вредности $1.1 V_{mc}$ или $1.2 V_{S1}$.
 - 2. Отказ једног мотора
 - (i) стабилни градијент пењања на висини од 400 ft изнад површине за полетање мора да буде мерљиво позитиван са:
 - (A) отказом критичног мотора ако је елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) преосталим мотором који је на снази за полетање;
 - (B) увученим стајним трапом;
 - (Г) закрилацима у положају за полетање;
 - (Д) брзином пењања која је једнака брзини која је постигнута на 50 ft.
 - (ii) стабилни градијент пењања не сме да буде мањи од 0.75 % на висини 1 500 ft изнад површине полетања са:
 - (A) отказом критичног мотора, ако је елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
 - (B) увученим стајним трапом;
 - (Г) увученим закрилцима;
 - (Д) при брзини пењања која није мања од $1.2 V_{S1}$
 - (б) Пењање у слетању
 - 1. Сви мотори у раду
 - (i) стабилни градијент пењања мора да буде најмање 2.5% са:

- (А) снагом или потиском, који нису већи од оне која је на располагању 8 секунди после почетног померања ручице за контролу снаге мотора из положаја најмање снаге у лету;
 - (Б) извученим стајним трапом;
 - (В) закрилцима у положају за слетање;
 - (Г) брзином пењања која је једнака V_{ref}
2. Отказ једног мотора
- (i) стабилан градијент пењања не сме да буде мањи од 0.75% на висини од 1 500 ft изнад површине за слетање са:
 - (А) отказом критичног мотора ако је елиса у положају најмањег отпора;
 - (Б) радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) увученим закрилцима;
 - (Д) брзином пењања која није мања од $1,2 V_{S1}$.

Додатак 1 OPS 1.535 (б)1 и (в)1

Путања лета у полетању – визуелно навођење

Да би се омогућило визуелно навођење, авио-превозник је дужан да обезбеди да су метеоролошки услови који преовлађују у време лета, укључујући базу облака и видљивост, такви да препреке и/или референтне тачке на земљи могу да се виде и препознају. У оперативном приручнику морају бити наведени, за аеродром на који се односи, минимални метеоролошки услови који омогућавају летачкој посади да непрекидно одређује и одржава исправну путању лета у односу на референтне тачке на земљи, чиме обезбеђује сигурно надвишавање у односу на препреке и терен, на следећи начин:

- (а) процедура мора да буде јасно дефинисана у односу на референтне тачке на земљи, тако да путања по којој се лети може да се анализира у односу на захтеве за надвишавање препрека.
- (б) процедура мора да одговара могућностима авиона у погледу прогресивне брзине, угла нагиба и утицаја ветра.
- (в) посади мора да буде на располагању писан или сликовит приказ процедура.
- (г) ограничавајући услови окружења морају да буду одређени (нпр. ветар, облаци, видљивост, дан/ноћ, осветљење околине, осветљење препрека).

Додатак 1 OPS 1.550 (а)

Поступци за извођење стрмих прилаза

- (а) Ваздухопловна власт може да одобри захтев за поступке стрмог прилаза употребом угла понирања од 4.5^0 или више и са заштитном висином мањом од 50 ft, али не мањом од 35 ft, ако су испуњени следећи услови:
 1. летачки приручник авиона мора да садржи највећи дозвољени угао понирања, друга ограничења, нормалне, ванредне и процедуре у случају нужде за стрми прилаз, као и додатке за дужину стазе за слетање ако се користе критеријуми стрмог прилаза;
 2. одговарајући систем референци равни понирања који садржи најмање визуелни систем показивања равни понирања, мора да буде на располагању на сваком аеродрому на којем се изводи поступак стрмог прилаза;

3. метеоролошки минимум мора да буде одређен и одобрен за сваку полетно-слетну стазу која се користи за стрми прилаз. Посебна пажња мора да се посвети:
- (i) положају препрека;
 - (ii) врсти уређаја којима се дефинише раван понирања и навођења на полетно-слетну стазу, као што су визуелна средства, *MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB*;
 - (iii) минималним условима видљивости које се захтевају за *DH* и *MDA*;
 - (iv) расположивој опреми авиона у лету;
 - (v) оспособљености пилота, нарочито познавању аеродрома;
 - (vi) летачком приручнику авиона, ограничењима и поступцима;
 - (vii) условима неуспелог прилаза.

Додатак 2 OPS 1.550(a)

Слетање на кратке полетно-слетне стазе

- (a) За потребе OPS 1.550 (a)2. дужина која се користи за израчунавање дозвољене масе авиона на слетању може да обухвати употребљиву дужину објављеног сигурног подручја увећану за објављену расположиву дужину за слетање. Ваздухопловна власт може да одобри овакве летове ако:
- 1. су аеродромске власти одобриле коришћење објављеног сигурног подручја;
 - 2. на објављеном сигурном подручју нема препрека или улегнућа који могу да угрозе авион који слеће на кратку полетно-слетну стазу, а покретним објектима је забрањено да буду на објављеном сигурном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са кратким слетањем;
 - 3. нагиб објављеног сигурносног подручја није већи од 5% уз и 2 % низ смер слетања;
 - 4. употребљива дужина објављеног сигурносног подручја не прелази 90 m;
 - 5. ширина објављеног сигурносног подручја није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе;
 - 6. се претпоставља да висина прелета изнад почетка употребљиве дужине објављеног сигурносног подручја није мања од 50 ft;
 - 7. се, у сврху ових летова, захтеви у погледу носивости, наведени у OPS 1.480 (a)5, не примењују на објављено сигурносно подручје;
 - 8. метеоролошки минимуми одређени и одобрени за полетно-слетну стазу која се користити нису мањи од веће вредности минимума за летове који се обављају по правилима за визуелно летење или вредности минимума за непрецизни прилаз;
 - 9. су захтеви који се односе пилоте дефинисани у складу са OPS 1.975 (a);
 - 10. ваздухопловна власт може да одреди допунске услове које сматрају неопходним за сигурно летење, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, прилазна средства и анализу неуспелог прилаза/прекинутог слетања.

ОДЕЉАК И – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Ц

OPS 1.560 Опште одредбе

Ако одобрени подаци о перформансама авиона, наведени у летачком приручнику, нису довољни авио-превозник је дужан да обезбеди допунске податке који су прихватљиви за ваздухопловне власти.

OPS 1.565 Полетање

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на полетању не прелази максималну масу на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, а која је одређена према надморској висини аеродрома коригованој за притисак и температуру околине аеродрома са кога авион полеће.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да за авионе за које у летачком приручнику постоје подаци о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање, а који се не односе на отказ мотора, растојање од почетка залета које је неопходно да би авион достигао висину од 50 ft изнад површине, са свим моторима у раду, при максималној снази у полетању, када се помножи с једним од фактора:
1. 1.33 за авионе са два мотора;
 2. 1.25 за авионе са три мотора;
 3. 1.18 за авионе са четири мотора;
- не прелази расположиву дужину полетно-слетне стазе у полетању на аеродрому са којег авион полеће.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, за авионе за које су у летачком приручнику наведени подаци о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање при отказу мотора, буду испуњени следећи услови у складу са летачким приручником авиона:
1. Дужина за заустављање у полетању не сме да прелази расположиву дужину заустављања у полетању;
 2. Дужина за полетање не сме да прелази расположиву дужину за полетање, са дужином предпоља која не прелази половину расположиве дужине за полетање;
 3. Дужина залета у полетању не сме да прелази расположиву дужину залета у полетању;
 4. Јединствена вредност брзине одлуке (V_1) користи се за прекинуто и за настављено полетање;
 5. На мокрој и контаминираној полетно-слетној стази маса на полетању не сме да буде већа од дозвољене масе на полетању које се врши на сувој полетно-слетној стази под истим условима.
- (г) За испуњење услова наведених у (б) и (в), авио-превозник мора да узме у обзир:
1. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 2. Температуру на аеродрому;
 3. Стање и врсту површине полетно-слетне стазе;
 4. Нагиб полетно-слетне стазе у смеру полетања;
 5. Највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра;
 6. губитак дужине полетно-слетне стазе који настане услед поравнавања авиона пре полетања.

OPS 1.570 Надвишавање препрека у полетању

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да путања авиона у полетању, са отказом једног мотора, надвишава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 ft увећаним за вредност $0.01 \times Д$ или у хоризонталном растојању од најмање 90 m увећаном за вредност $0.125 \times Д$. Д је хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање. За авионе са размахом крила мањим од 60 m, хоризонтално растојање од препреке може да износи пола размаха крила на које се додаје 60 m и вредност $0.125 \times Д$.
- (б) Путања лета у полетању мора да почне на висини од 50 ft изнад површине на крају дужине за полетање у складу са OPS 1.565 (б) или (в) и мора да се заврши на висини од 1 500 ft изнад површине.
- (в) За испуњење услова прописаних у (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир:
 - 1. Масу авиона на почетку залета при полетању;
 - 2. Надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 - 3. Температуру на аеродрому;
 - 4. Највише 50% објављене компоненте чеоног ветра или најмање 150% објављене компоненте леђног ветра.
- (г) За испуњење услова прописаних у (а), измена путање није дозвољена до тачке на путањи у полетању на којој је достигнута висина од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе. До висине од 400 ft авион не сме да буде бочно нагнут више од 15° . Изнад 400 ft могу да се планирају и бочни углови нагиба већи од 15° , али не већи од 25° . Узима се у обзир утицај угла бочног нагиба на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање дужине које произилази из повећања оперативних брзина.
- (д) За испуњење услова прописаних у (а), у случајевима у којима не долази до промене путање за више од 15° , не узмају се у обзир препреке чија је хоризонтална удаљеност већа од:
 - 1. 300 m, ако пилот може да одржава одговарајућу навигацијску прецизност у подручју са препрекама;
 - 2. 600 m за летове у другим условима.
- (ђ) За испуњење услова прописаних у (а), у случају који захтева промену путање већу од 15° , авио-превозник не мора да узме у обзир препреке које имају хоризонталну удаљеност већу од:
 - 1. 600 m, ако пилот може да одржава одговарајућу навигацијску прецизност у подручју са препрекама;
 - 2. 900 m за летове у другим условима.
- (е) Авио-превозник је дужан да утврди поступак за непредвиђене случајеве скретања са руте, како би испунио услове прописане у OPS 1.570, обезбедио сигурну путању, избегавајући препреке, и омогућио авиону да испуни захтеве на рути, сходно OPS 1.580 или да слети на аеродром полетања или алтернативни аеродром за полетање.

OPS 1.575 Летење авиона на рути када су сви мотори у раду

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки на рути или на било којој тачки планираног одступања са руте, буде способан за пењање од најмање 300 ft у минути, са свим моторима у раду, при максималној сталној снази одређеној за:
 - 1. минималне висине за сигуран лет које су наведене у оперативном приручнику или израчунате на основу података из оперативног приручника;
 - 2. минималне висине прописане у OPS 1.580 или 1.585.

OPS 1.580 Летење авиона на рути при отказу једног мотора

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора, у било којој тачки на рути или у било којој тачки по планираном скретању са руте, са мотором(има) који раде са максималном сталном снагом, може да настави лет на висини крстарења до аеродрома на који може да слети у складу са OPS 1.595 или OPS 1.600, избегавајући препреке дуж руте са хоризонталним растојањем од најмање 9.3 km (5 NM) са било које стране намераване путање, при чему вертикално растојање износи најмање:
 - 1. 1 000 ft ако је вертикална брзина пењања нула или већа;
 - 2. 2 000 ft ако је вертикална брзина пењања мања од нуле.
- (б) Путања лета мора да има позитиван нагиб на висини од 450 m (1 500 ft) изнад аеродрома на који се предвиђа слетање по отказу једног мотора.
- (в) За потребе ове одредбе, расположива вертикална брзина пењања авиона је мања за 150 ft у минути него одређена укупна вертикална брзина пењања.
- (г) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (д) Избацивање горива из авиона допуштено је до количине која омогућава сигуран долет до аеродрома са прописаном резервом горива.

OPS 1.585 Летење авиона са три или више мотора на рути у случају када су два мотора неисправна

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион који има три или више мотора ни на једној тачки дуж намераване путање, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду, на стандардној температури и у мирној атмосфери, не буде више од 90 минута удаљен од аеродрома на који може да слети с обзиром на своје перформансе, при дозвољеној очекиваној маси, ако то није у складу са прописаним од (б) до (д).
- (б) Приказана путања лета авиона са два неисправна мотора мора да омогући авиону да настави лет у очекиваним метеоролошким условима, избегавајући све препреке дуж руте, са хоризонталним растојањем од најмање 9.3 km (5 NM) са обе стране планиране путање, са вертикалним растојањем од најмање 2 000 ft, до аеродрома на који може да слети са очекиваном масом, с обзиром на своје перформансе.
- (в) Квар два мотора се претпоставља у најкритичнијој тачки дела руте где је авион удаљен више од 90 минута, при брзини крстарења великог долета, са свим моторима у раду, на стандардној температури и у мирној атмосфери, од аеродрома на који може да слети са очекиваном масом, с обзиром на своје перформансе.
- (г) Очекивана маса авиона у тачки у којој се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива да авион настави лет до аеродрома на који је планирано слетање, на висини од најмање 450 m (1 500 ft) изнад подручја слетања, а потом да лети на тој висини 15 минута.
- (д) Расположива вертикална брзина пењања авиона је 150 ft у минути мања него одређена укупна вертикална брзина пењања.
- (ђ) Ако навигацијска прецизност није задовољена у 95% случајева, авио-превозник мора да повећа ширину граница на 18.5 km (10 NM).
- (е) Избацивање горива из авиона је допуштено до количине која омогућава сигуран долет до аеродрома са прописаном резервом горива.

OPS 1.590 Слетање авиона на одредишни и алтернативни аеродром

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена у складу са OPS 1.475(a) не прелази највећу масу на слетању одређену у летачком приручнику авиона за висину и, ако је то предвиђено у летачком приручнику авиона, за температуру околине која се очекује у предвиђеном времену за слетање на одредишни и алтернативни аеродром.

OPS 1.595 Слетање авиона на суву полетно-слетну стазу

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена у складу са OPS 1.475(a) за предвиђено време слетања, омогућава слетање са пуним заустављањем од 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе до 70% расположиве дужине за слетање на аеродром одређења и алтернативни аеродром.
- (б) При испуњењу услова прописаних у (a), авио-превозник мора да узме у обзир:
 - 1. висину аеродрома;
 - 2. највише 50% компоненте чеоног ветра или најмање 150% компоненте леђног ветра;
 - 3. врсту површине полетно-слетне стазе;
 - 4. нагиб полетно-слетне стазе у правцу слетања.
- (в) За отпрему авиона у складу са прописаним у (a) претпоставља се:
 - 1. да ће авион да слети на најповољнију стазу, у условима мирне атмосфере;
 - 2. да ће авион да слети на одређену стазу, узимајући у обзир предвиђену брзину, правац ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове (нпр. средства која се користе за слетање, терен итд.).
- (г) Ако авио-превозник не испуњава услове прописане у (в)2. за одредишни аеродром, авион може да се отпреми ако алтернативни аеродром испуњава услове прописане у (a), (б) и (в).

OPS 1.600 Слетање авиона на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка авиона може да буде мокра, расположива дужина за слетање буде иста или већа од прописане дужине за слетање која је одређена у складу са OPS 1.595, помножена са фактором 1.15.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да ако метеоролошки извештаји и прогнозе указују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка може да буде контаминирана, дужина за слетање, одређена према подацима које је прихватила ваздухопловна власт за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.

ОДЕЉАК Ј – МАСА И ПОЛОЖАЈ ТЕЖИШТА АВИОНА

OPS 1.605 Опште одредбе

(видети Додатак 1 OPS 1.605)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да у свакој фази лета, оптерећење, маса и положај тежишта авиона буду у границама прописаним у одобреном летачком приручнику авиона или у оперативном приручнику ако је он строжи.
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди масу и положај тежишта свих авиона стварним мерењем пре почетка коришћења, а затим, сваке четврте године, ако се узима појединачна маса авиона или сваке девете године ако се користи маса за флоту. Збирни утицаји модификација и поправки на масу и положај тежишта авиона морају да буду обрачунати и на одговарајући начин документовани. Маса авиона мора да се поново одреди ако утицај модификација на масу и положај тежишта није познат.
- (в) Авио-превозник је дужан да одреди масу свих оперативних ставки и чланова посаде који чине суву оперативну масу авиона, мерењем или употребом стандардних вредности за масу. Утицај њиховог положаја на тежиште авиона мора да буде одређен.
- (г) Авио-превозник је дужан да утврди масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мерењем или одређујући масу укрцаног терета у складу са стандардном масом путника и пртљага сходно OPS 1.620.
- (д) Авио-превозник је дужан да одреди масу укрцаног горива користећи стварну густину, а ако је она непозната, маса укрцаног горива се израчунава у складу са методом наведеним у оперативном приручнику авиона.

OPS 1.607 Појмови

- (а) Сува оперативна маса је укупна маса авиона спремног за лет која не укључује искористиво гориво и укупну масу путног терета, а обухвата:
 - 1. посаду и пртљак посаде;
 - 2. кетеринг и опрему покретног путничког сервиса;
 - 3. питку воду и хемикалије тоалета.
- (б) Максимална маса авиона без горива је максимално дозвољена маса авиона, без искористивог горива. Маса горива у посебним резервоарима мора да буде обухваћена масом авиона без горива ако је то наведено у ограничењима летачког приручника авиона.
- (в) Максимална структурална маса на слетању - максимално дозвољена маса авиона на слетању под нормалним околностима.
- (г) Максимална структурална маса на полетању - максимално дозвољена маса авиона на почетку залета у полетању.
- (д) Категорије путника:
 - 1. одрасли су лица старости од 12 година и више;
 - 2. деца су лица старости од две године до 12 година;
 - 3. бебе су лица која имају мање од две године.
- (ђ) Путни терет је укупна маса путника, пртљага и робе, укључујући и терет за чији се превоз не плаћа накнада.

OPS 1.610 Оптерећење, маса и положај тежишта авиона

У оперативном приручнику, авио-превозник мора да одреди начела и методе које се односе на оптерећење и систем одређивања масе и положаја тежишта авиона, а које

испуњавају захтеве прописане у OPS 1.605. Овај систем мора да обухвати све врсте планираних летова.

OPS 1.615 Вредности маса за посаду

- (а) Авио-превозник је дужан да користи следеће вредности маса при одређивање суве оперативне масе авиона:
1. стварну масу, укључујући и пртљаг посаде; или
 2. стандардне масе, укључујући ручни пртљаг, и то 85 kg за члана летачке посаде и 75 kg за члана кабинске посаде; или
 3. друге стандардне масе које су прихватљиве за ваздухопловну власт.
- (б) Авио-превозник је дужан да коригује суву оперативну масу у случају додатног пртљага члана посаде. За одређивање положаја тежишта авиона мора да буде познато место на коме се налази додатни пртљаг члана посаде.

OPS 1.620 Вредности масе за путнике и пртљаг

- (а) Авио-превозник мора да израчуна масу путника и предатог пртљага стварним мерењем масе сваког лица и стварним мерењем масе пртљага или употребом стандардних вредности масе наведених у табелама број 1, 2 и 3, изузев ако је расположиви број путничких седишта у кабини авиона мањи од 10. У том случају маса путника може да буде одређена усменом изјавом сваког путника или изјавом датом у име сваког путника, на коју се додаје унапред одређена константа за израчунавање ручног пртљага и одеће. Поступак примене стварне или стандардне масе, као и поступак усменог изјашњавања морају да буду прописани у оперативном приручнику.
- (б) Ако се стварна маса одређује мерењем, авио-превозник је обавезан да обезбеди да личне ствари путника и ручни пртљаг буду укључени у ту масу. Мерење се врши непосредно, пре укрцавања, на одговарајућем месту.
- (в) Ако се одређује стварна маса путника коришћењем стандардне вредности за масу, користе се стандардне вредности масе приказане у табелама број 1 и број 2. Стандардне масе укључују ручни пртљаг и масу сваког лица млађег од две године коју држи одрасла особа на једном путничком седишту. Беба која заузима одвојено путничко седиште сматра се дететом у смислу ове одредбе.
- (г) Вредности масе за путнике за авионе са 20 или више путничких седишта
1. За авион са 20 или више расположивих путничких седишта примењују се стандардне масе за мушкарце и стандардне масе жене, наведене у табели број 1. Ако је укупан број расположивих путничких седишта 30 или више, примењује се вредност масе “сви одрасли” из табеле број 1.
 2. У Табели број 1, празнични чартер значи чартер лет као део празничног путничког пакета. Примена вредности масе које се односе на празнични чартер подразумева да се мање од 5% путничких седишта у авиону користи за превоз одређених категорија путника, без плаћања накнаде за превоз.

Табела број 1

Путничких седишта:	20 или више		30 или више
	Мушкарци	Жене	Сви одрасли
Сви летови осим празничних чартера	88 kg	70 kg	84 kg
Празнични чартер летови	83 kg	69 kg	76 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

- (д) Вредност масе путника за авионе са 19 или мање путничких седишта

1. ако је укупан број расположивих путничких седишта у авиону 19 или мање, примењују се стандардне вредности за масу из Табеле број 2.
2. На летовима на којима се ручни пртљак не уноси у кабину авиона или на којима се ручни пртљак обрачунава посебно, наведене вредности за масу мушкарца и за масу жена могу да се умање за 6 kg. Ствари, као што су: капут, кишобран, мала ручна торба, новчаник, новине и књиге или мали фотоапарат не сматрају се ручним пртљагом.

Табела 2

Путничких седишта	1 - 5	6 - 9	10 -19
Мушкарци	104 kg	96 kg	92 kg
Жене	86 kg	78 kg	74 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

(ђ) Вредности масе за пртљак

1. Ако је број расположивих путничких седишта у кабини авиона 20 или више примењују се стандардне вредности за масу из табеле број 3, и то за сваки комад регистрованог пртљага. За авионе са 19 или мање путничких седишта користити се стварна маса регистрованог пртљага, одређена мерењем;
2. За потребе коришћења података из Табеле број 3:
 - (i) домаћи лет је лет код ког су полазни и одредишном аеродром у границама једне државе;
 - (ii) лет у оквиру европског подручја је лет код ког су полазни и одредишни аеродром у оквиру подручја одређеног у Додатку 1 OPS 1.620 (ђ);
 - (iii) интерконтинентални лет је лет код ког су полазни и одредишни аеродром на различитим континентима.

Табела број 3

Авиони са 20 или више путничких седишта

Врста лета	Стандардна маса пртљага
Домаћи	11 kg
Европски	13 kg
Интерконтинентални	15 kg
Сви остали	13 kg

- (е) Ако авио-превозник намерава да користи стандардне вредности масе које се разликују од оних које су дате у табелама број 1, 2 и 3, претходно мора да обавести ваздухопловну власт о разлозима и да унапред добије њено одобрење. Такође, мора да тражи одобрење за план детаљног мерења и да примени статистичко-аналитичке методе из додатка 1 OPS 1.620(е). После провере и одобрења резултата прегледа мерења од стране ваздухопловне власти, измењене стандардне вредности масе применљиве су само за тог авио-превозника. Измењене стандардне вредности масе могу да буду коришћене само у околностима које одговарају околностима под којима је разматрање обављено. Ако измењене стандардне масе премашују вредности дате у табелама број 1, 2 и 3 користе се веће вредности.
- (ж) На лету на коме се очекује одређен број путника чија маса, укључујући и ручни пртљак, прелази стандардну масу путника, авио-превозник је дужан да одреди стварну масу путника мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе .
- (з) Ако се користи стандардна вредност масе за регистровани пртљак и ако већи број путника пријављује пртљак чија маса очигледно прелази стандардну масу пртљага, авио-превозник је дужан да одреди стварну масу пртљага мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе.

- (и) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вођа ваздухоплова буде обавештен да се користи нестандардни метод за одређивање масе терета и да тај метод буде приказан у документацији за масу и положај тежишта авиона.

OPS 1.625 Документација о маси и положају тежишта авиона

(видети Додатак 1 OPS 1.625)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди документацију о маси и положају тежишта авиона пре сваког лета наводећи у њој целокупан терет, као и његов распоред у авиону. На основу документације о маси и положају тежишта авиона вођа ваздухоплова утврђује да ли су терет и његов распоред у границама вредности масе и положаја тежишта авиона. У документацији мора да буде наведено име лица које ју је припремило. Лице које надгледа утовар авиона мора да потврди потписом да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и положају тежишта авиона. Документ мора да потпише вођа ваздухоплова (видети OPS 1.055 (а)12.).
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди поступке за промену оптерећења авиона која настане после израде документације о маси и положају тежишта авиона (промене у последњем тренутку).
- (в) Авио-превозник може да примењује поступке прописане у (а) и (б) које је одобрила ваздухопловна власт.

Додатак 1 OPS 1.605

Маса и положај тежишта авиона – опште одредбе

(видети OPS 1.605)

- (а) Одређивање суве оперативне масе авиона
1. Мерење масе авиона
 - (i) Новим авионима се маса мери у фабрици и могу да се користе без поновног мерења ако су записи о маси и положају тежишта авиона прилагођени извршеним преправкама или изменама. Авиони које од авио-превозника који има одобрени програм контроле масе преузима други авио-превозник који, такође, има одобрени програм контроле масе, не мере се пре коришћења ако није прошло више од четири године од њиховог последњег мерења.
 - (ii) Маса и положај тежишта авиона одређују се периодично. Авио-превозник одређује интервал између два мерења, у складу са OPS 1.605(б). Маса и положај тежишта се мора поновно утврдити:
 - (А) мерењем масе;
 - (Б) прорачуном, ако је авио-превозник у стању да оправда исправност изабране методе прорачуна, ако укупна промена суве оперативне масе прелази $\pm 0.5\%$ од максималне масе на слетању или ако промена положаја тежишта прелази 0.5% од средње аеродинамичке тетиве.
 2. Маса и положај тежишта за флоту авиона
 - (i) За флоту или скуп авиона истог модела и конфигурације могу да се користе средња вредност суве оперативне масе и положај тежишта авиона, при чему су суве оперативне масе и положаји тежишта појединачних авиона у границама одступања прописаним у (ii) и испуњавају услове прописане у (iii), (iv) и (а)3.
 - (ii) Одступања

- (A) Ако сува оперативна маса измереног авиона или израчуната сува оперативна маса авиона из састава флоте одступа више од $\pm 0.5\%$ максималне структуралне масе на слетању, од установљене суве оперативне масе за флоту или тежиште одступа више од $\pm 0.5\%$ од средње аеродинамичке тетиве флоте, авион се искључује из састава флоте. Могу да се формирају одвојене флоте, свака са различитом масом флоте;
 - (Б) Ако је маса авиона у границама толеранције суве оперативне масе за флоту, а положај тежишта авиона изван допуштеног одступања флоте, авион се може користити са сувом оперативном масом за флоту, али са индивидуалним (посебним) положајем тежишта;
 - (В) Ако одређени авион у поређењу са другим авионима из флоте, има физички мерљиве разлике (нпр. бифе или конфигурацију седишта) које доводе до прекорачења толеранције флоте, тај авион може остати у флоти, уз одговарајуће исправке масе и/или положаја тежишта;
 - (Г) Авиони за које средња аеродинамичка тетива није објављена користите се тако што се на њих примењује индивидуална маса и вредности положаја тежишта или подлежу посебној студији и одобрењу.
- (iii) Употреба вредности масе за флоту авиона
- (A) Ако после мерења масе авиона дође до промене у опреми авиона или до промене конфигурације авиона, авио-превозник је дужан да провери да ли је маса авиона у границама толеранције прописане у (2) (ii).
 - (Б) Авиони који нису били мерени од последњег одређивања масе за флоту могу да остану у саставу флоте и на њих се примењује вредност масе за флоту и положаја тежишта за флоту, само ако су вредности масе и положаја тежишта за одређени авион измењене у складу са насталим променама у опреми или конфигурацији авиона, а после тих промена маса и положај тежишта тог авиона остају у границама толеранције вредности прописане у (2)(ii). Ако вредности масе и положаја тежишта авиона нису у границама прописаних одступања, авио-превозник мора да одреди нове вредности масе и положаја тежишта за флоту, сходно прописаном у (2)(i) и 2(ii) или да користи тај авион у складу са вредностима његове масе и његовог положаја тежишта;
 - (В) Да би авион могао да се укључи у постојећу флоту и да би на њега могле да се примењују вредности масе и положај тежишта за ту флоту, авио-превозник је дужан да, мерењем или прорачуном, утврди да ли је вредност масе и положаја тежишта тог авиона у границама толеранције одређени у (2)(ii);
- (iv) За испуњење услова прописаних у (2)(i), вредност масе и положаја тежишта за флоту поново мора да се утврди после сваке процене масе и положаја тежишта за флоту.
3. Број авиона који морају да буду измерени да би се добила вредност за флоту:
- (i) ако је “n” број авиона у флоти која користи вредности масе и положаја тежишта за флоту, авио-превозник, у периоду између две

процене масе и положаја тежишта за флоту, мора да измери одређени број авиона наведен у табели која следи:

Број авиона у флоти	Најмањи број мерења
2 или 3	N
4 до 9	$(n + 3) / 2$
10 или више	$(n + 51) / 10$

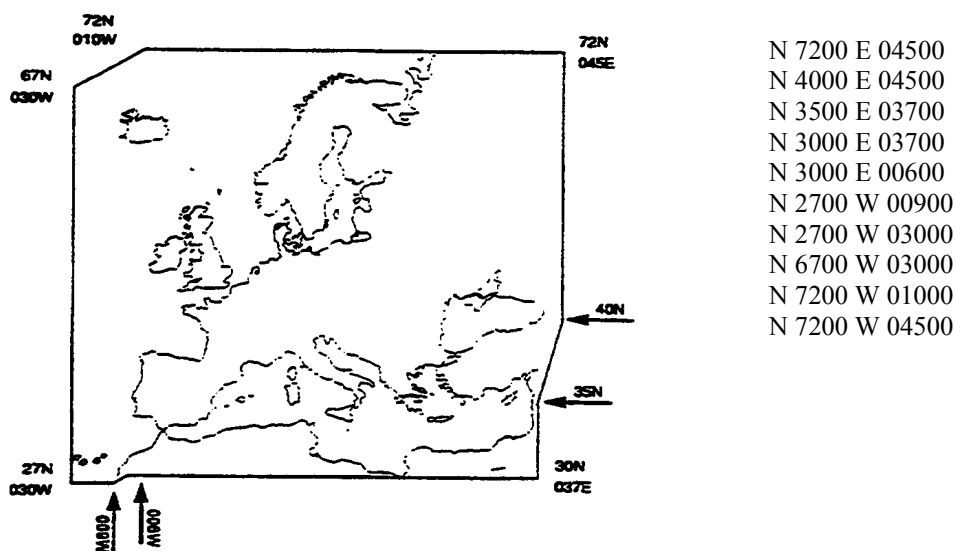
- (ii) мере се они авиони из састава флоте који најдуже нису били мерени;
 - (iii) период између два узастопна утврђивања масе за флоту мора да буде краћи од 48 месеци;
4. Поступак за утврђивање масе авиона
- (i) мерење врши произвођач или овлашћена организација за одржавање авиона;
 - (ii) при мерењу масе авиона морају да се предузму уобичајене мере безбедности, као што су:
 - (А) провера да ли авион испуњава услове за мерење;
 - (Б) провера прорачуна тачности;
 - (В) чишћење авиона;
 - (Г) мерење се врши у затвореном простору;
 - (iii) опрема за мерење мора да буде прописно калибрисана, подешена на нулу и да се користи према упутствима произвођача. Скале уређаја за мерење масе авиона мора да калибрише произвођач, надлежни орган за мере или друга овлашћена организација сваке друге године или у периоду који је одредио произвођач опреме за мерење. Узима се онај период који је краћи. Опрема мора да омогући прецизно и тачно мерење масе авиона.
- (б) Посебне стандардне масе за укрцани терет. Авио-превозник може да захтева да ваздухопловна власт одобри примену стандардних вредности масе за друге врсте терета.
- (в) Укрцавање у авион
1. Укрцавање терета у авион врши се под надзором обученог особља;
 2. Укрцавање терета се врши у складу с подацима који су коришћени за прорачун масе и положаја тежишта авиона;
 3. Авио-превозник је дужан да испуни додатна структурална ограничења, као што су ограничења јачине пода авиона, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса која може да се смести у робни одељак и/или максимално ограничење за масу која може да се смести на седиште.
- (г) Границе положаја тежишта авиона
1. Оперативне границе положаја тежишта авиона. Ако се путницима не додељују седишта или ако није познат број путника по реду седишта, маса терета у појединачним робним одељцима и количина горива у резервоарима, за израчунавање положаја тежишта авиона користе се оперативне границе положаја тежишта које су у границама положаја тежишта авиона које је одредио произвођач. При одређивању оперативних граница положаја тежишта авиона мора да се узме у обзир могуће одступање од предвиђеног распореда терета. Ако се примењује слободан избор седишта, авио-превозник је дужан да одреди поступке за равномерно распоређивање путника у путничкој кабини авиона. Оперативне границе положаја тежишта морају да буду прихватљиве за ваздухопловну власт;
 2. Положај тежишта у току лета. Авио-превозник је дужан да покаже да је при одређивању оперативних граница положаја тежишта авиона узета у обзир

промена положаја тежишта до које може да дође у току лета, а која је последица кретања путника, посаде и потрошње (премештања) горива.

Додатак 1 OPS 1.620(ђ)

Одређивање простора за летове у подручју Европе

У смислу OPS 1.620(ђ), летовима у подручју Европе, осим домаћих летова, сматрају се летови који се обављају у простору ограниченом следећим тачкама, као што је приказано на следећој слици:



Додатак 1 OPS 1.620 (е)

Поступак за одређивање измењених вредности стандардне масе за путнике и регистровани пртљаг

(а) Путници

- Мерење методом узорка. Просечна маса путника и ручног пртљага одређује се мерењем случајних узорка. Избор случајног узорка се заснива на просечној маси путника, узимајући у обзир врсту летова, учесталост летова на различитим рутама, да ли је лет у доласку или је лет у одласку, период у коме се обавља саобраћај и број седишта у авиону.
- Величина узорка се одређује на основу:
 - броја путника, одређеног из пробног узорка, коришћењем уобичајеног статистичког поступка заснованог на интервалу поузданости од 1% ако се путници не раздвајају по полу или 2% ако се путници раздвајају по полу;
 - за авионе
 - који имају 40 путничких седишта или више, укупно 2 000 путника;
 - који имају мање од 40 путничких седишта, укупно 50 x број путничких седишта.Величина узорка се одређује на основу веће вредности која је добијена на основу 2(i) и 2(ii).
- Маса путника. Маса путника обухвата и масу личних ствари које путници уносе у авион. За одређивање случајног узорка путника, деца до две године старости се мере заједно са одраслом особом која их прати (видети OPS 1.620 (в),(г) и (д));

4. Место мерења. Место на коме се врши одређивање масе путника мора да буде у близини авиона, тако да се маса путника не мења пре и после мерења;
 5. Вага за мерење масе путника. Вага за мерење масе путника мора да буде капацитета 150 kg и више. Дозвољена грешка је 500 g. Вага мора да показује тачну вредност у границама до 0.5% или 200 g, у зависности која је вредност већа;
 6. Записивање вредности масе. За сваки лет за који се маса путника одређује методом случајног узорка мора да се забележи маса путника, категорија путника (нпр. мушко, женско, деца) и број лета.
- (б) Регистровани пртљаг - статистички поступак за одређивање нове вредности стандардне масе пртљага, засноване на просечној маси узорка пртљага минимално захтеване величине узорка, у основи је исти као поступак за одређивање масе путника, одређен у (а)1, с тим да је интервал поузданости 1%. Најмање 2 000 комада регистрованог пртљага мора да буде измерено.
- (в) За одређивање нове вредности стандардне масе путника и регистрованог пртљага
1. Потребно је да се анализира утицај нове вредности стандардне масе за путнике и регистрованог пртљага на сигурност летења.
 2. За авион са 20 или више путничких седишта, примењују се нове вредности масе.
 3. За мање авионе, на нову масу путника додаје се вредност из табеле која следи:

Број путничких седишта	Повећање масе
1 - 5	16 kg
6 - 9	8 kg
10 - 19	4 kg

- Нова вредност стандардне масе ако се путници не раздвајају по полу примењује се на авионе који имају 30 или више путничких седишта. Нове вредности стандардне масе регистрованог пртљага примењују се за авионе који имају 20 или више путничких седишта;
4. Авио-превозник може да поднесе план ваздухопловним властима на одобрење и после одступања од исправљене вредности стандардне масе која је одређена коришћењем поступака предвиђених у овом додатку. Одступање мора да буде поновно утврђено у року до пет година.
 5. Ако се путници не раздвајају по полу, исправљене вредности стандардне масе заснивају се на односу мушко-женско 80:20, за све летове, изузев празничних чартер летова који се заснивају на односу мушко-женско 50:50. Ако авио-превозник, на одређеним рутама или летовима, тражи одобрење за коришћење другачијег односа раздвајања по полу, ваздухопловној власти се подносе подаци који приказују да је алтернативни однос мушко/женско добро процењен и покрива најмање 84% стварног односа мушко/женско на узорку од најмање 100 репрезентативних летова.
 6. Нова вредност масе за путнике изражава се у килограмима и заокружује се на најближи цео број. Нова вредност масе за регистровани пртљаг изражава се у килограмима, а заокружује се на најближих 0.5 kg.

Додатак 1 OPS 1.625

Документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона

- (а) Документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона
1. Садржај документа:
 - (i) документ за израчунавање масе и положаја тежишта авиона садржи:

- (А) ознаку регистрације и тип авиона;
 - (Б) број и датум лета;
 - (В) име вође ваздухоплова;
 - (Г) име лица које је израдило документ;
 - (Д) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта авиона;
 - (Ђ) масу горива на полетању и масу горива потребног за лет;
 - (Е) масу других потрошних флуида, изузев горива;
 - (Ж) масу путника, пртљага, робе и баласта;
 - (З) масу авиона на полетању, масу авиона на слетању и масу авиона без горива;
 - (И) распоред терета;
 - (Ј) положај тежишта авиона;
 - (К) највећу дозвољену вредност масе авиона и границе положаја тежишта авиона.
- (ii) авио-превозник може да изостави неке податке из документа за израчунавање масе и положаја тежишта авиона ако то одобри ваздухопловна власт;
2. Промене у последњем тренутку - вођа ваздухоплова мора да буде упознат са променом масе и положаја тежишта авиона која настане по закључивању документа. Промене масе и положаја тежишта авиона које настану по закључивању документа морају да буду унете у документ. У оперативном приручнику морају да буду прописане максимално дозвољене промене масе и положаја тежишта авиона које могу да се прихвате као промена у последњем тренутку. Ако су вредности масе и положаја тежишта авиона изнад прописаних вредности, мора да се уради нови документ.
- (б) Систем за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона - ако се за израду документа за израчунавање масе и положаја тежишта авиона користи програмски пакет, авио-превозник је дужан да провери исправност рада система, тачност улазних и тачност излазних података у периоду који није дужи од шест месеци.
- (в) Систем за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона који је део авионске опреме. За коришћење система за аутоматску обраду података о маси и положају тежишта авиона авио-превозник мора да има одобрење ваздухопловне власти ако овај систем користи као примарни за израчунавање масе и положаја тежишта.
- (г) Систем за аутоматски пренос података. Ако се подаци о маси и положају тежишта авиона шаљу на авион системом за аутоматски пренос података, копија закључног документа о маси и положају тежишта авиона који је прихватио вођа ваздухоплова мора да остане на земљи.

ОДЕЉАК К – ИНСТРУМЕНТИ И ОПРЕМА АВИОНА

OPS 1.630 Опште одредбе

- (a) Лет може да почне ако су инструменти и опрема:
 - (1) одобрени и уграђени на прописан начин, изузев оних наведених у (ц);
 - (2) исправни и употребљиви за тај лет, изузев ако је другачије прописано у МЕЛ листи (видети OPS 1.030).
- (б) Стандарди за инструменте и опрему прописани су Европским правилима за техничке стандарде (*ETSO*), како је то наведено у CS-TSO, и примењују се ако није другачије одређено неким другим прописом. Инструменти и опрема који су усклађени са другим захтевима од оних наведених у *ETSO* на дан примене OPS могу се и даље примењивати или уградити, изузев ако су у овом одељку прописани додатни захтеви. Инструменти и опрема који су били одобрени пре доношења *ETSO* не морају да испуњавају услове предвиђене *ETSO* или другим прописима, ако то није изричито прописано.
- (в) Делови опреме за које није потребно одобрење за уградњу:
 - (1) осигурачи наведени у OPS 1.635;
 - (2) батеријске лампе наведене у OPS 1.640(а)(4);
 - (3) мерач времена наведен у OPS 1.650(б) и 1.652(б);
 - (4) носач карте наведен у OPS 1.652(л);
 - (5) комплети прве помоћи наведени у OPS 1.745;
 - (6) опрема за хитну медицинску помоћ наведена у OPS 1.755;
 - (7) мегафони наведени у OPS 1.810;
 - (8) опрема за преживљавање и пиротехничка опрема која се користи за сигнализацију наведена у OPS 1.835(а) и (в);
 - (9) сидра за море и опрема за привезивање, сидрење или маневрисање за хидроавионе и амфибије на води наведени у OPS 1.840.
 - (10) сигурносни појасеви за децу наведени у OPS 1.730(а)(3).
- (г) Опрема авиона коју користе чланови посаде са места на којима седе у току лета мора да буде лако доступна и употребљива. Ако поједини део опреме мора да користи више чланова посаде авиона, та опрема мора да буде лако доступна са било ког од њихових места.
- (д) Инструменти које користе чланови посаде авиона морају да буду постављени тако да члан посаде, са места на којем седи, може лако да види ознаке на њима, уз најмању промену положаја и правца гледања у односу на смер лета. Ако поједини инструмент користи више чланова посаде, тај инструмент мора да буде постављен тако да буде лако видљив сваком од тих чланова посаде.

OPS 1.635 Уређаји за заштиту електричних инсталација

У авиону, у току лета, морају да се налазе резервни осигурачи чији је број најмање 10% од броја постављених осигурача исте врсте или 3 комада од сваке врсте, у зависности шта је веће.

OPS 1.640 Светла на авиону

Авион мора да буде опремљен:

- (a) За летове који се обављају дању:
 - (1) системом светала која се користе за избегавање судара;

- (2) осветљењем које је прикључено на електрични систем авиона тако да се омогући одговарајуће осветљење за инструменте и опрему који су од значаја за сигурност лета;
 - (3) осветљењем прикљученим на електрични систем авиона у циљу обезбеђења осветљење у простору предвиђеном за путнике;
 - (4) батеријским лампама за сваког члана посаде авиона која му је лако доступна када седи на свом месту.
- (б) За летове који се обављају ноћу, поред опреме наведене у (а) авион мора да буде опремљен:
- (1) навигационим/позиционим светлима;
 - (2) са два светла која се користе при слетању или једним светлом ако се напаја из два одвојена електрична система;
 - (3) за хидроавион или амфибију, светлима која су за њих прописана.

OPS 1.645 Брисачи ветробранског стакла

Авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg може да се користи под условом да је свако пилотско место опремљено брисачем ветробранског стакла или другом одговарајућом опремом која омогућава јасну видљивост за време падавина.

OPS 1.650 Опрема за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење

Авион може да се користи дању, по правилима за визуелно летење, ако је опремљен додатном опремом коју чини:

- (а) магнетни компас;
- (б) уређај за мерење времена који показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалина/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;
- (г) брзиномер калибрисан у чворовима;
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач заокрета и клизања авиона или координатор заокрета са уграђеним показивачем клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт;
- (ж) синхронизовани показивач смера;
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха, калибрисан у степенима Целзијуса;
- (и) за летове који трају до 60 минута, а полетање и слетање се врши на истом аеродрому, при чему је авион удаљен од аеродрома највише 50 наутичких миља, инструменти прописани у (ђ), (е) и (ж), и у (ј)(4), (ј)(5) и (ј)(6), могу да буду замењени показивачем заокрета и клизања или координатором заокрета са уграђеним показивачем клизања или са оба показивача заокрета и клизања.
- (ј) ако лет обављају два члана летачке посаде, други члан мора да има одвојене следеће инструменте:
 - (1) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалина/милибарима и подешавања на различите вредности притиска у току лета;
 - (2) брзиномер калибрисан у чворовима;
 - (3) мерач вертикалне брзине;

- (4) показивач заокрета и клизања авиона или координатор заокрета са уграђеним показивачем клизања авиона;
- (5) вештачки хоризонт;
- (6) синхронизовани показивач смера;
- (к) систем за мерење брзине мора да буде опремљен пито-цеви која може да се загрева или другим одговарајућим средством за спречавање квара или лошег рада система који може да настане услед кондензације и залеђивања, и то:
 - (1) за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више или највећи одобрени број путничких седишта девет или више;
 - (2) за авионе којима је прво уверење о пловидбености издато после 1. априла 1999. године;
- (л) сваки члан летачке посаде мора да има засебан показивач и засебан селектор и другу одговарајућу опрему;
- (љ) показивач за упозорење о недовољном напајању летачких инструмената електричном енергијом;
- (м) авиони са ограничењима повезаним са стишљивошћу на коју указују показивачи брзине, морају да буду опремљени показивачем маховог броја за сваког члана летачке посаде на његовом месту;
- (н) летење дању, по правилима за визуелно летење, може да се обавља ако је авион опремљен слушалицама са конзолним микрофоном или другим одговарајућим микрофоном за сваког члана летачке посаде који је на дужности.

OPS 1.652 Опрема за летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење и летове који се обављају по правилима за инструментално летење

За летење по правилима за инструментално летење или за летење ноћу, по правилима за визуелно летење, авион мора да буде опремљен навигационим инструментима и одговарајућом опремом коју чини:

- (а) магнетни компас;
- (б) показивач тачног времена који показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) два осетљива барометарска висиномера калибрисана у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалима/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;
- (г) систем за мерење брзине који укључује и систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви, а који се састоји од пито-цеви која може да се загрева или се њен правилан рад, у условима када може да дође до кондензације и залеђивања, омогућава на неки други начин. Авиони који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998. не морају да имају систем за упозорења на проблеме у раду пито-цеви;
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач заокрета и клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт;
- (ж) синхронизовани показивач смера;
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха, калибрисан у степенима Целзијуса;
- (и) два независна статичка система притиска, изузев за авионе на елисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg, за које је дозвољен један статички систем притиска и други начин којим се обезбеђује добијање података о статичком притиску;

- (ј) ако лет обављају два члана летачке посаде, други члан летачке посаде мора на свом месту да има:
 - (1) осетљиви барометарски висиномер, калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалина/милибарима и са могућношћу подешавања на различите вредности притиска у току лета;
 - (2) систем за мерење брзине који укључује и систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви, а који се састоји од пито-цеви која може да се загрева или се њен правилан рад у условима у којима може да дође до кондензације и залеђивања омогућава на неки други начин. Авиони који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998. не морају да имају систем за упозорење на проблеме у раду пито-цеви;
 - (3) мерач вертикалне брзине;
 - (4) показивач заокрета и клизања авиона;
 - (5) вештачки хоризонт;
 - (6) синхронизовани показивач смера;
- (к) авиони чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више и са највећим одобреним бројем путничких седишта девет и више, морају да имају додатни (резервни) показивач положаја (вештачки хоризонт) који може да се користи са оба места која користе чланови летачке посаде, тако да:
 - (1) стално буде укључен у уобичајеним условима лета, а који се, у случају потпуног отказа електричног система, напаја из независног извора електричне енергије;
 - (2) омогући поуздан рад система у трајању од 30 минута после потпуног отказа електричног система, укључујући и остала оптерећења система за напајање која се користе у случају нужде и за оперативне поступке;
 - (3) ради независно од других делова система вештачког хоризонта;
 - (4) аутоматски ради у случају потпуног отказа електричног система;
 - (5) је осветљен, изузев за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg који су регистровани до 1. априла 1995. године, са вештачким хоризонтом постављеним на левој страни табле са инструментима;
- (л) за испуњење услова прописаних у (к), посади авиона мора да буде познато када се помоћни вештачки хоризонт напаја из извора електричне енергије који је предвиђен за коришћење у случају нужде. У случају да се вештачки хоризонт напаја из сопственог извора, на табли са инструментима или на самом инструменту, мора да постоји ознака која указује да се вештачки хоризонт напаја електричном енергијом из сопственог извора;
- (љ) носач карте који је постављен тако да карта која се налази на њему може лако да се чита и која може бити осветљења;
- (м) показивач заокрета и клизања авиона који може да се замени резервним системом за приказивање положаја који је одобрен у складу са техничком стандардима за производњу ваздухопловног производа и начином којим се потврђује испуњеност спецификационог захтева (CS) 25.1303(б)(4) или другим прописом;
- (н) одвојени показивачи и посебни селектори и друга опрема за сваког члана летачке посаде, ако се захтевају двоструки инструменти;
- (њ) инструменти за приказивање недовољног напајања инструмената електричном енергијом;
- (о) показивач маховог броја на месту сваког члана летачке посаде, за авионе са ограничењем стишљивости коју показују показивачи брзине;
- (п) комплет за радио-везу (слушалице и микрофон) за главу и тастер за активирање предајника који се налази на управљачкој команди за сваког члана летачке посаде

за летове који се обављају по правилима за инструментално летење и летове који се обављају ноћу, по правилима за визуелно летење.

OPS 1.655 Додатна опрема за летове који се обављају са једним чланом летачке посаде, по правилима за инструментално летење

Летови који се обављају по правилима за инструментално летење могу да се обављају с једним чланом летачке посаде само ако је авион опремљен аутоматским пилотом који одржава висину и смер лета.

OPS 1.660 Систем који упозорава на достизање висине лета и одступање од висине лета

- (a) Авиони на турбоелисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и више или имају највећи одобрени број путничких седишта девет и више и авиони на турбомлазни погон могу да се користе само ако су опремљени системом за упозорење на достизање висине лета и одступање од висине лета који може да упозори чланове летачке посаде звучним сигналом да:
- (1) се авион приближава одабраној висини лета;
 - (2) је авион одступио од одабране висине лета,
- изузев за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg или који имају највећи одобрени број путничких седишта више од девет, којима је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1972. године, а који су регистровани пре 1. априла 1995. године.

OPS 1.665 Системи за упозоравање на опасно приближавање земљи (*Ground Proximity Warning System –GPWS* и *Terrain Awareness Warning System –TAWS*)

- (a) Авион на турбомлазни погон чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg или највећи одобрени број путничких седишта девет и више може да се користи само ако је опремљен системом за упозоравање на опасно приближавање авиона земљи;
- (б) Систем за упозоравање на опасно приближавање авиона земљи мора аутоматски и правовремено да упозори посаду авиона звучним сигналом који може да прати и светлосни сигнал, на брзину понирања, близину земље, губитак висине после полетања или на почетку поновљеног прилаза, неправилну конфигурацију терена у току слетања и на одступање авиона од нагиба прилазне равни.
- (в) Систем за упозоравање на опасно приближавање терену (*TAWS*) мора на време, аутоматски, визуелним или звучним сигналом да упозори на опасно приближавање терену. Систем за упозоравање на опасно приближавање терену мора да омогући препознавање терена испред, као и да пружи податке о висини терена.

OPS 1.668 Систем за спречавање судара у ваздуху

Авион на турбомлазни погон чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg или више или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19, не може да се користи ако није опремљен системом за спречавање судара у ваздуху који има најмање карактеристике система за спречавање судара у ваздуху *ACAS II*.

OPS 1.670 Авионски метеоролошки радар

- (а) Авио-превозник не сме да користи:
 - 1. авион чија је кабина под притиском;
 - 2. авион са кабином која није под притиском, а који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и већу; или
 - 3. авион који има максимални одобрени број путничких седишта већи од девет, а чија кабина није под притиском,ако није опремљен авионским метеоролошким радаром за летове који се обављају ноћу или у метеоролошким условима за инструментално летење, у подручјима у којима се очекује грмљавинска непогода или друге опасне временске појаве, које могу да се открију авионским метеоролошким радаром.
- (б) У авионима на елисни погон чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg или са највећим одобреним бројем путничких седишта који није већи од девет, а чија је кабина под притиском, авионски метеоролошки радар може да се замени другом одговарајућом опремом коју одобри ваздухопловна власт, а која је у могућности да открије грмљавинске непогоде или друге опасне временске појаве које могу да се открију авионским метеоролошким радаром.

OPS 1.675 Опрема за летење у условима залеђивања

- (а) У очекиваним или стварним условима залеђивања авион може да се користи ако је опремљен за летење у условима залеђивања и ако има одобрење за летење у тим условима.
- (б) Ноћу, у очекиваним или стварним условима залеђивања, авион може да се користи само ако има опрему за осветљење којом може да се открије присуство леда. Осветљење не сме да ствара блештање или одсјај који би могли да ометају посаду у вршењу дужности.

OPS 1.680 Опрема за откривање космичке радијације

- (а) Авион који лети на висинама изнад 15 000 m (49 000 ft) мора да има опрему:
 - (1) за откривање и мерење примљене космичке радијације (укупне јонске и неутронске радијације галактичког и сунчевог порекла) и укупну количину примљене радијације у току лета;
 - (2) којом се, на свака три месеца, узима узорак зрачења, ако то прихвати ваздухопловна власт.

OPS 1.685 Систем интерфона за чланове летачке посаде

Авион са вишечланом посадом мора да буде опремљен системом интерфона за посаду и комплетом за радио-везу (слушалице и микрофон) за главу (али не ручног микрофона) за све чланове посаде.

OPS 1.690 Систем интерфона за чланове посаде

- (а) Авион чија је максимална одобрена масе на полетању 15 000 kg и више или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19 може да се користи ако је опремљен системом интерфона за чланове посаде, изузев за авион чије је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1965. године и који је био регистрован у држави чланица на дан 1. априла 1995. године.
- (б) Систем интерфона за чланове посаде:

- (1) мора да ради независно од система за обавештавање путника, изузев ручних комплета, комплета за главу, микрофона, селекторских прекидача и сигналних уређаја;
- (2) мора да омогући двосмерну комуникацију између пилотске кабине и:
 - (i) одељака за путнике;
 - (ii) бифеа који нису у нивоу путничке кабине;
 - (iii) издвојене кабине за посаду ако није у нивоу путничке кабине;
- (3) мора да буде лако доступан са места сваког члана посаде у пилотској кабини;
- (4) мора да буде лако доступан са места сваког члана кабинске посаде, поред сваког излаза за случај нужде или пара излаза за случај нужде у истом нивоу;
- (5) мора да има систем за упозоравање који чини звучни или светлосни систем који користе чланови летачке посаде да упозоре чланове кабинске посаде или које користе чланови кабинске посаде да упозоре чланове летачке посаде;
- (6) мора да има средство за пријем позива којим се утврђује да ли је у питању уобичајени позив или позив у случају нужде;
- (7) мора да омогући двосмерну комуникацију између земаљског особља и најмање два члана летачке посаде док је авион на земљи.

OPS 1.695 Систем озвучења за путнике

- (a) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19 може да се користи ако има уграђен систем озвучења за путнике.
- (б) Систем озвучења за путнике мора да:
 - (1) ради независно од система интерфона, изузев ручних комплета, комплета за главу, микрофона, селекторских прекидача и уређаја за сигнализацију;
 - (2) буде лако доступан за сваког члана посаде са његовог места;
 - (3) за сваки излаз за путнике који је предвиђен да се користи у случају нужде, а који се налази непосредно поред седишта за кабинску посаду, има микрофон који је лако доступан члану посаде са његовог места, с тим што један микрофон може да се користи за више излаза, под условом да растојање између излаза омогућава уобичајену говорну комуникацију између чланова кабинске посаде који седе;
 - (4) има могућност да у року од десет секунди члан кабинске посаде може да реагује са радног места на којем је могућа његова употреба;
 - (5) се чује и да се разазнаје на свим путничким седиштима, седиштима за чланове кабинске посаде и у тоалетима.

OPS 1.700 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 1

- (a) Вишемоторни турбомлазни авион који има највећи одобрени број путничких седишта девет и више или чија је максимална одобрена масе на полетању 5 700 kg и више, не може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. априла 1998. године ако није опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини који, поред времена, бележи и:
 - (i) гласовну комуникацију у пилотској кабини авиона обављену посредством радио-станице;
 - (ii) звуке у пилотској кабини, укључујући звуке из микрофона на слушалици и микрофона у масци;

- (iii) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (iv) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (v) гласовну комуникацију чланова летачке посаде ако користе систем озвучења путничке кабине.
- (б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у току последња два сата лета. За авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg и мање то време износи 30 минута.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње аутоматски, пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон. Ако се систем за снимање звука напаја из спољњег извора електричне енергије, снимање звука у пилотској кабини мора да почне још у току провера у пилотској кабини, пре почетка рада мотора, а завршава се после провера у пилотској кабини, по завршетку лета.
- (г) Уређај за снимање звука мора да има нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.705 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 2

- (а) Вишемоторни турбомлазни авион који има максималну одобрену масу на полетању до 5 700 kg или који има највећи одобрени број путничких седишта девет и више не може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато у периоду између 1. јануара 1990. године и 31. марта 1998 године, ако није опремљен уређајем за снимање звука у пилотској кабини, који бележи:
- (1) гласовну комуникацију у пилотској кабини обављену посредством радиостанице.
 - (2) звуке у пилотској кабини, укључујући звуке из микрофона на слушалици и микрофона у масци;
 - (3) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (4) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде ако се користи систем озвучења путничке кабине.
- (б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у току последњих 30 минута лета.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње аутоматски, пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон. Ако се систем за снимање звука напаја из спољњег извора електричне енергије снимање звука у пилотској кабини мора да почне још у току провера у пилотској кабини, пре почетка рада мотора, а завршава се после провера у пилотској кабини, по завршетку лета.
- (г) Уређај за снимање звука мора да има нараву који помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.710 Уређај за бележење звука у пилотској кабини - 3

- (а) Авион који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више и коме је прво уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998 године, може да се користи ако је опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини који бележи:

- (1) гласовну комуникацију у пилотској кабини обављену посредством радиостанице;
 - (2) гласовну комуникацију чланова посаде у пилотској кабини авиона;
 - (3) гласовну комуникацију чланова посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона;
 - (4) глас или звучни сигнал идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде када користе систем озвучења путничке кабине.
- (б) Уређај за записивање гласова у пилотској кабини мора да буде такав да може да бележи податке снимљене у последњих 30 минута лета.
- (в) Снимање звука у пилотској кабини почиње пре него што авион започне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (г) Уређај за записивање звука мора да има нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

OPS 1.715 Уређај за бележење података о лету авиона - 1

(видети Додатак 1 OPS 1.715)

- (а) Вишемоторни турбомлазни авион који има највећи одобрени број путничких седишта девет или више и максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више, може да се користи ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. априла 1998. године и ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету, као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да буде такав да може да бележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета. За авионе који имају максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg или мање то време може да износи 10 сати.
- (в) Уређај за бележење података о лету, поред времена, мора да бележи и:
- (1) параметре лета наведене у табели А1 или А2 из Додатка 1 OPS 1.715;
 - (2) додатне параметре наведене у табели Б Додатка 1 OPS 1.715, за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању 27 000 kg или више;
 - (3) све додатне параметре које пропише ваздухопловна власт, ако је реч о поступку утврђивања сертификата о типу авиона или поступку утврђивања додатног сертификата о типу;
 - (4) параметре наведене у табели Ц, Додатка 1 OPS 1.715, за авион који поседује електронски показивач параметара лета, изузев за авион коме је прво уверење о пловидбености издато пре 20. августа 2002. године, а код кога бележење параметара није могуће јер:
 - (i) сензор није могуће набавити;
 - (ii) опрема авиона мора да се модификује;
 - (iii) сигнал није подударан са системом за бележење података.
 У овом случају параметри лета не морају да се бележе ако то одобри ваздухопловна власт.
- (г) Подаци морају да буду добијени из извора у авиону који омогућавају тачну повезаност са подацима који су приказани летачкој посади.
- (д) Бележење података о лету почиње аутоматски када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се аутоматски када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (ђ) Уређај за бележење података о лету авиона мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.
- (е) Авион, коме је прво уверење о пловидбености издато у периоду од 1. априла 1998. године до 1. априла 2001. године, не мора да испуњава захтеве прописане по OPS

1.715(в). За примену ове одредбе потребно је одобрење ваздухопловне власти. Да би се ова одредба применила потребно је доказати ваздухопловним властима да је за примену одредбе OPS 1.715(в) потребна велика измена у авионским системима и опреми која није саставни део уређаја за бележење параметара о лету авиона или да авион испуњава одредбе наведене у OPS 1.720(в), с тим да параметар 15б из табеле А, додатка 1 OPS 1.720, не мора да се бележи.

OPS 1.720 Уређај за бележење података о лету авиона - 2

(видети Додатак 1 OPS 1.720)

- (а) Авион који има максималну одобрену масу на полетању 5 700 kg и више и прво уверење о пловидбености које је издато у периоду између 1. јуна 1990. године и 31. марта 1998. године, може да се користи ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да буде такав да може да забележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета.
- (в) Уређај за бележење података о лету, поред података о времену мора да бележи:
 - (1) параметре лета наведене у табели А Додатка 1 OPS 1.720;
 - (2) додатне параметре који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.720, за авион чија је максимална одобрена маса на полетању 27 000 kg и више.
- (г) За авионе чија је максимална одобрена маса на полетању до 27000 kg, ако је прихватљиво за ваздухопловну власт, параметри 14 и 15б који су наведени у табели А Додатка 1 OPS 1.720 не морају бити забележени, ако:
 - (1) сензор није могуће лако набавити;
 - (2) систем за бележење параметара лета није довољног капацитета;
 - (3) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона.
- (д) Код авиона чија је максимална одобрена маса на полетању 27000 kg и више, параметар 15б из табеле А Додатка 1 OPS 1.720 и параметри 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 из табеле Б Додатка 1 OPS 1.720, не морају да се бележе. Да би се примењивала ова одредба потребно је доказати ваздухопловним властима да:
 - (1) сензор није могуће лако набавити;
 - (2) систем за бележење параметара није довољног капацитета;
 - (3) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона;
 - (4) сигнал навигацијских података (*NAV* избор фреквенције, *DME* растојање, географска ширина и дужина, брзина у односу на земљу, одступање) није доступан у дигиталном облику.
- (ђ) Параметри који могу да се добију прорачуном, помоћу параметара који се бележе, не морају да се бележе ако то прихвати ваздухопловна власт.
- (е) Подаци морају да буду добијени из извора у авиону који омогућавају тачну повезаност са подацима који су приказани летачкој посади
- (ж) Бележење података о лету почиње када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
- (з) Уређај за бележење података о лету мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.

OPS 1.725 Уређај за бележење података о лету авиона - 3

(видети Додатак 1 OPS 1.725)

- (а) Авион на турбомлазни погон који има максималну одобрену масу на полетању 5700 kg и више коме је прво уверење о пловидбености издато до 1. јуна 1990.

- године може да се користи ако је опремљен уређајем за дигитално бележење и чување података о лету, као и уређајем којим се забележени подаци могу прочитати из меморије.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да забележи податке о лету снимљене у последњих 25 сати лета.
 - (в) Уређај за бележење података о лету, поред података о времену, мора да забележи и:
 - (1) параметре који су наведени у табели А Додатка 1 OPS 1.725
 - (2) додатне параметре од 6 до 15б из табеле Б Додатка 1 OPS 1.725, ако авион има максималну одобрену масу на полетању 27 000 kg и више и коме је први сертификат о типу издат после 30. септембра 1969. године. Параметри 13, 14 и 15б из табеле Б додатка 1 OPS 1.725 не морају да се бележе, ако то прихвати ваздухопловна власт, а докаже се да:
 - (i) сензор није могуће лако набавити;
 - (ii) систем за бележење параметара није довољног капацитета;
 - (iii) је потребна промена опреме помоћу које се добијају подаци о лету авиона.
 - (3) Параметре:
 - (i) од 6 до 15б који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.725, за авион коме је прво уверење о пловидбености издато после 1. јануара 1989. године, а који има максимална одобрену масу на полетању између 5 700 kg и 27 000 kg,
 - (ii) који су наведени у табели Б Додатка 1 OPS 1.725, за авион коме је прво уверење о пловидбености издато после 1. јануара 1987. године, а чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27000 kg, под условом да је систем којим се врши бележење параметара лета одговарајућег капацитета, сензор доступан, а промена у опреми која омогућава бележење податка није потребна.
 - (г) Параметри који могу да се добију прорачуном, помоћу параметара који се бележе, не морају да се бележе ако то прихвати ваздухопловна власт.
 - (д) Подаци се добијају из извора у авиону, који омогућава тачну повезаност са подацима који су приказани летачкој посади.
 - (ђ) Бележење података о лету почиње када авион почне кретање на сопствени погон, а завршава се када авион престане да се креће на сопствени погон.
 - (е) Уређај за бележење података о лету авиона мора да има и нараву која помаже у проналажењу уређаја у води.

OPS 1.727 Комбиновани уређај за бележење података

- (а) Бележење звука у пилотској кабини и бележење података о лету авиона може да се обави:
 - 1. комбинованим уређајем за бележење података, ако је авион опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини или уређајем за бележење параметара лета авиона;
 - 2. комбинованим уређајем за бележење података, ако је авион чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg, опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини и уређајем за бележење параметара лета;
 - 3. помоћу два комбинована уређаја за бележење података, ако је авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg, опремљен уређајем за бележење звука у пилотској кабини и уређајем за бележење параметара лета.
- (б) Комбиновани уређај за бележење података је уређај који бележи:

1. гласовну комуникацију и звуке;
2. параметре којима се бележе подаци о лету.

OPS 1.730 Седишта, сигурносни појасеви и појасеви за посаду и сигурносна опрема за дете

- (а) Авион може да се користи ако је опремљен:
- (1) седиштем или лежајем за свако лице старије од две године;
 - (2) сигурносним појасом, са или без дијагоналног везивања преко рамена, или сигурносним појасом на сваком путничком седишту за путника старијег од две године;
 - (3) додатном везом за свако дете до две године старости која је прихватљива за ваздухопловну власт;
 - (4) сигурносним раменим појасом који се везује преко рамена, за седиште које користи члан летачке посаде и за седиште смештено поред пилотског седишта које има додатак за аутоматску заштиту тела у случају наглог кочења;
 - (5) сигурносним раменим појасом за седиште које користи члан кабинске посаде и за седиште на коме седи посматрач. Овим захтевом се, у случају проширене посаде, не спречава да члан кабинске посаде употребљава путничко седиште.
 - (6) седиштима за чланове кабинске посаде постављених у близини излаза за случај нужде. Кабинска посада може да седи и на другим седиштима, ако то доприноси брзини евакуације путника из авиона. Седишта морају да буду окренута напред или назад, унутар угла од 15° у односу на уздужну осу авиона.
- (б) Сигурносни рамени појас може да има само једну тачку отпуштања.
- (в) У авиону чија је максимална одобрена маса на полетању до 5 700 kg може да се користи сигурносни рамени појас који се дијагонално везује, а у авиону чија је максимална одобрена маса на полетању до 2 730 kg сигурносни појасеви могу да се користе уместо сигурносних рамених појасева, ако такав појас не може да се причврсти.

OPS 1.731 Ознаке за везивање сигурносног појаса и ознаке забране пушења

Авион, у коме сва седишта за путнике нису видљива из пилотске кабине, може да се користи, ако је опремљен знацима који показују да путници и кабинска посада морају да буду везани сигурносним појасевима и да пушење није допуштено.

OPS 1.735 Врата и завесе у кабини авиона

Авион може да се користи ако је опремљен:

- (а) вратима између путничке и пилотске кабине са натписом „Само за посаду“ и уређајем за закључавање који спречава путнике да отворе врата без одобрења посаде авиона, ако авион има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19.
- (б) уређајем за отварање врата која одвајају путничку кабину од осталог простора у којем се налазе излази у случају нужде. Уређај за отварање врата мора да буде лако доступан.
- (в) завесом која се користи за одвајање путничке кабине од осталог простора авиона, при чему она мора да има могућност да се закачи или привеже;

- (г) натписом, на свим унутрашњим вратима или у близини завесе, којим се указује да врата, односно завеса морају да буду у отвореном положају у току полетања и слетања, као и у случају да се кроз њих пролази до излаза у случају нужде;
- (д) вратима која може да откључа члан посаде, а која су доступна путницима и које путник може да закључа.

OPS 1.745 Комплет прве помоћи

- (а) Авион мора да буде опремљен комплетом прве помоћи који је лако доступан. Број комплета за прву помоћ зависи од броја уграђених путничких седишта.

Број уграђених путничких седишта	Захтевани број комплета прве помоћи
0 до 99	1
100 до 199	2
200 до 299	3
300 и више	4

- (б) Комплет прве помоћи мора да се:
 - (1) проверава у редовним интервалима чиме се утврђује да ли су његово стање и садржај адекватни;
 - (2) допуни после истека рока важења или после употребе појединих медикамената.

OPS 1.755 Комплет за пружање медицинске помоћи у случају нужде

- (а) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 30, мора да буде опремљен комплетом за пружање медицинске помоћи у случају нужде, ако је нека тачка на планираној рути на растојању које одговара времену већем од 60 минута лета (при нормалној брзини крстарења) од аеродрома на коме може да буде указана стручна медицинска помоћ.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да производима из комплета рукују само обучени лекари, медицинске сестре или друго оспособљено особље.
- (в) Услови за коришћење:
 - (1) Комплет за пружање медицинске помоћи мора да буде смештен на сигурно место (по могућству у пилотску кабину) и мора да буде отпоран на прашину и влагу.
 - (2) Авио-превозник је дужан да обезбеди да комплети за пружање медицинске помоћи:
 - (i) буду проверавани у редовним интервалима чиме се утврђује да ли је њихов садржај адекватан;
 - (ii) буду допуњени по истеку рока важења или после употребе неког средства које се налазило у комплету.

OPS 1.760 Кисеоник за прву помоћ

- (а) Авион, коме је кабина под притиском, и у коме се захтева присуство кабинске посаде, може да се користи на висинама изнад 25 000 ft ако је опремљен доводом неразређеног кисеоника за путнике, којима из физиолошких разлога може да буде потребан кисеоник после декомпресије кабине. Количина потребног кисеоника мора да се одреди на основу просечне брзине протока од најмање три литра при стандардној температури, количини влаге и притиску у минути по особи. Количина кисеоника мора да буде довољна за остатак лета после декомпресије кабине која је настала на висинама између 8000 ft и 15 000 ft, и то за најмање 2% путника,

односно за најмање једно лице. На располагању морају да буду две разделне јединице које могу да буду преносног типа.

- (б) Количина кисеоника за прву помоћ се одређује на основу висине и трајања лета, у складу са оперативним поступцима утврђеним за сваки лет и руту.
- (в) Опрема за довод кисеоника мора да обезбеди доток од најмање четири литра у минути. Проток кисеоника може да се смањи до две литре у минути, на било којој висини.

OPS 1.770 Додатна количина кисеоника за авионе са кабином под притиском

(видети Додатак 1 OPS 1.770)

- (а) Опште одредбе
 - (1) Авион са кабином под притиском може да се користи на висинама изнад 10000 ft ако има уграђену опрему за довод додатног кисеоника која може да обезбеди складиштење и снабдевање кисеоником.
 - (2) Потребна количина додатног кисеоника мора да се одреди на основу висине и трајања лета, као и претпоставке да се декомпресија кабине дешава на висини лета и у тачки на путањи лета која је најкритичнија у погледу потребе за кисеоником и да ће, после пада притиска у кабини, авион да понире у складу са поступцима у случају нужде који су наведени у летачком приручнику авиона до сигурне висине за руту, која дозвољава сигуран наставак лета и слетање;
 - (3) После декомпресије кабине, сматра се да је притисак у кабини исти као и притисак на висини на којој се налази авион, уколико се не покаже ваздухопловној власти да пад притиска у кабини или у систему притиска неће довести до изједначавања притиска у кабини са притиском на висини на којој авион лети. У том случају се највећа висина притиска у кабини узима као основа за одређивање снабдевања кисеоником.
- (б) Опрема за довод додатног кисеоника и услови за снабдевање кисеоником
 - 1. Чланови летачке посаде
 - (i) Члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да има могућност да користи додатни кисеоник, у складу са Додатком 1 OPS 1.770. Ако лица која седе у пилотској кабини користе додатни кисеоник из извора предвиђеног за летачку посаду, сматрају се члановима летачке посаде, док се у осталим случајевима сматрају путницима.
 - (ii) Чланови летачке посаде који нису обухваћени одредбом (б)1.(i), сматрају се путницима;
 - (iii) Маске за кисеоник морају да буду смештене тако да буду лако доступне члановима летачке посаде док су на својим радним местима.
 - (iv) Маске за кисеоник које користе чланови летачке посаде, на висини изнад 25 000 ft, морају да буду подобне за брзу употребу;
 - 2. Чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници
 - (i) Чланови кабинске посаде и путници морају да имају могућност да користе додатни кисеоник, како је наведено у Додатку 1 OPS 1.770, изузев у случају примене онога што је прописано у (v). Додатни чланови кабинске посаде, у односу на минимални број чланова кабинске посаде, у погледу коришћења додатног кисеоника, сматрају се путницима;
 - (ii) Авиони који лете на висинама изнад 25 000 ft морају да имају довољан број прикључака и маске или довољан број преносних јединица за коришћење кисеоника за све чланове кабинске посаде. Резервни прикључци и преносне јединице морају да буду равномерно

распоређене у кабини, како би се омогућило брзо коришћење кисеоника, без обзира на положај члана посаде у тренутку декомпресије;

- (iii) Авиони који лете на висинама изнад 25 000 ft морају да имају довољан број прикључака за коришћење кисеоника. Прикључци морају да буду равномерно распоређени у кабини и доступни сваком лицу, без обзира где седи. Укупан број јединица за расподелу кисеоника и прикључака мора да буде већи од броја уграђених седишта, најмање за 10%;
- (iv) Авиони којима је прво уверење о пловидбености издато после 9. новембра 1998. године, а који лете на висинама изнад 25 000 ft или на висинама испод 25 000 ft, а не могу сигурно да понире на висину од 13 000 ft за четири минута, морају да имају опрему за аутоматско активирање опреме за коришћење кисеоника која мора да буде лако доступна сваком лицу, без обзира где оно седи. Укупан број јединица за расподелу кисеоника мора да буде већи за 10% од броја уграђених седишта. Додатне јединице морају да буду равномерно распоређене у кабини.
- (v) Код авиона који нису одобрени за летове изнад 25 000 ft, захтеви за количином додатног кисеоника из Додатка 1 могу да се умање тако да се количина додатног кисеоника одређује на основу укупног времена лета на висинама између 10 000 ft и 13 000 ft, за све чланове кабинске посаде и најмање 10% путника ако, на било којој тачки руте на којој лети, авион може да се спусти у року од четири минута на висину од 13 000 ft.

OPS 1.775 Додатна количина кисеоника за авионе којима кабина није под притиском
(видети Додатак 1 OPS 1.775)

- (a) Опште одредбе
 - (1) Авион чија кабина није под притиском може да се користи на висинама изнад 10 000 ft ако има уграђену опрему за довод додатног кисеоника која може да обезбеди складиштење и снабдевање кисеоником.
 - (2) Количина додатног кисеоника одређује се за сваки појединачни лет, на основу висине, трајања лета и планиране руте, у складу са поступцима (укључујући и поступке у случају нужде) прописаним у оперативном приручнику;
 - (3) Авион који лети на висини изнад 10 000 ft мора да има опрему која омогућава довољно и правилно снабдевање кисеоником.
- (б) Захтеви за снабдевање додатним кисеоником
 - (1) Члан летачке посаде у пилотској кабини мора да има могућност коришћења додатног кисеоника према Додатку 1. Ако се сва лица која седе у пилотској кабини снабдевају кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, сматрају се члановима летачке посаде;
 - (2) Чланови кабинске посаде и путници морају да имају могућност да користе додатни кисеоник према Додатку 1. Додатни чланови кабинске посаде, у односу на најмањи захтевани број чланова кабинске посаде, сматрају се путницима.

OPS 1.780 Заштитна опрема за дисање

- (а) Авион коме је кабина под притиском, авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg и авион са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19, а чија кабина није под притиском, може да се користи:
 - (1) ако члан летачке посаде на дужности у пилотској кабини може да користи опрему за заштиту очију, носа и уста и ако она може да обезбеди потребну количину кисеоника неопходну за 15 минута. Кисеоник који се користи при употреби ове опреме може да буде обезбеђен од додатног кисеоника који се захтева према OPS 1.770(б)(1) или OPS 1.775(б)(1). У случају вишечлане летачке посаде, када на лету нема кабинске посаде, у авиону мора да се налази преносива опрема за заштиту очију, носа и уста за једног члана летачке посаде и обезбеђен кисеоник за дисање за најмање 15 минута;
 - (2) ако има довољан број преносне опреме за заштиту очију, носа и уста за све чланове кабинске посаде, а која омогућава употребу кисеоника за дисање за најмање 15 минута.
- (б) Преносива опрема за дисање која је предвиђена за летачку посаду мора да буде смештена у пилотској кабини и да буде лако доступна за тренутну употребу сваком члану летачке посаде са његовог радног места.
- (в) Преносива опрема за дисање предвиђена за кабинску посаду мора да буде постављена поред радног места сваког члана кабинске посаде.
- (г) Додатна, лако доступна преносива опрема, мора да буде обезбеђена и постављена поред преносивог уређаја за гашење пожара, у складу са OPS 1.790(в) и (г), изузев ако је уређај за гашење пожара смештен у одељку за смештање терета. У том случају, преносива опрема за дисање мора да буде постављена изван робног одељка, али у близини улаза у одељак.
- (д) Употреба преносиве опреме за дисање не сме да спречава комуникацију, као што је прописано у OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 и OPS 1.850.

OPS 1.790 Ручни апарати за гашење пожара

Авион може да се користи ако у летачкој кабини, путничкој кабини, робном одељку и бифеу постоје ручни апарати за гашење пожара. Апарат за гашење пожара мора да испуњава следеће услове:

- (а) врста и количина средства за гашење пожара мора да одговара врсти пожара, с тим да, средство које се примењује за гашење пожара у путничкој кабини мора да садржи што мању концентрацију отровних гасова;
- (б) у пилотској кабини авиона мора да буде најмање један ручни апарат за гашење пожара који садржи *Halon 1211* (бромхлородифлуорометан-*CBrClF2*) или друго одговарајуће средство. Овај ручни апарат мора бити лако доступан летачкој посади.
- (в) у сваком бифеу који се налази ван путничке кабине, мора да буде најмање један лако доступан ручни апарат за гашење пожара;
- (г) у сваком робном одељку класе А, Б, Е и одељку за смештај пртљага мора да буде најмање један лако доступан ручни апарат за гашење пожара;
- (д) у путничкој кабини, ручни апарати за гашење пожара, морају да буду равномерно распоређени и лако доступни. Број ових апарата се одређује у зависности од максималног одобреног броја путничких седишта у кабини авиона.

Највећи одобрени број путничких седишта	Број апарата за гашење
7 до 30	1
31 до 60	2
61 до 200	3
201 до 300	4
301 до 400	5
401 до 500	6
501 до 600	7
601 или више	8

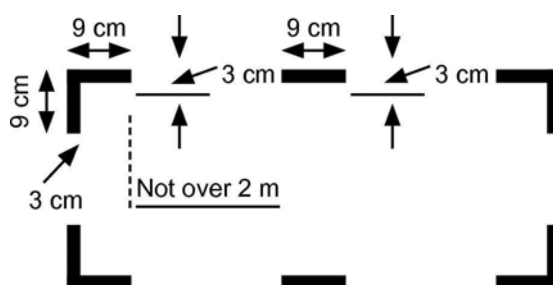
- (ђ) у путничкој кабини авиона који има највећи одобрени број путничких седишта између 31 и 60, морају да буду један апарат или два апарата за гашење пожара, а ако је највећи број одобрених путничких седишта у кабини више од 61, мора да садржи *Halon* 1211 (бромоклородифлуорометан - CBrClF₂) или друго одговарајуће средство за гашење пожара.

OPS 1.795 Секире и полуге

- (а) Авион чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 5 700 kg или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од девет мора да има најмање једну секиру или гвоздену полуку у пилотској кабини. Авион чији је највећи одобрени број путничких седишта већи од 200, мора да има две секире или две гвоздене полуге у близини задњег бифеа.
- (б) Секире и гвоздене полуге које се налазе у путничкој кабини не смеју да буду на месту на којем путници могу да их виде.

OPS 1.800 Означивање места за просецање кабине

Део трупа авиона, ако је означен као погодан за улазак спасилачке службе у случају нужде, мора да буде означен на следећи начин. Ознака мора да буде црвене или жуте боје и може да се уоквири белом бојом. Ако су угаоне ознаке удаљене више од 2 m, спојне линије, дужине 9 cm x 3 cm, морају да буду уметнуте тако да између суседних ознака размак не буде већи од 2 m:



OPS 1.805 Средства која се користе за евакуацију

- (а) Излаз за путнике може да се користи за евакуацију ако је висина прага излаза:
- (1) до 1.83 m (6 ft), ако је авион на земљи и стајни трап извучен;
 - (2) већа од 1.83 m (6 ft), мерена после пада или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа, ако је захтев за прво издавање уверења о пловидбености поднет после 1. априла 2000. године. Овакви излази морају да имају опрему која омогућава путницима и посади сигурно спуштање на земљу.

- (б) Опрема којом се обезбеђује сигурно спуштање путника и посаде на земљу не мора да се налази на излазима који се налазе изнад крила, ако је место на крилу авиона, где се завршава пут у случају напуштања авиона на висини до 1.83 m (6 ft), ако авион стоји са извученим стајним трапом, а закрилца су у положају за полетање или слетање, зависно од тога који је положај закрилаца на већој висини изнад земље.
- (в) Авион мора да има уређај којим се обезбеђује сигурно спуштање чланова летачке посаде на земљу, ако има посебан излаз за напуштање авиона за чланове летачке посаде у случају нужде, чија је најнижа тачка на висини:
- (1) већој од 1.83 m (6 ft), мерено када авион стоји са извученим стајним трапом;
 - (2) већој од 1.83 метра (6 ft), мерено у случају удеса или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа, а за који је захтев за прво издавање уверења о пловидбености поднет после 1. априла 2000. године.

OPS 1.810 Мегафони

- (а) Авион са највећим одобреним бројем седишта већим од 60 у коме се налази бар један путник, мора да буде опремљен преносивим мегафоном коме је извор напајања батерија. Мегафон мора да буде лако доступан у току евакуације авиона. Број мегафона зависи од броја путничких седишта и одређује се на основу следеће табеле:
- (1) за сваку путничку кабину:

Број путничких седишта	Захтевани број мегафона
61 до 99	1
100 или више	2

- (2) за авионе који имају путничку кабину у више нивоа: ако је укупан број путничких седишта већи од 60, потребан је најмање један мегафон.

OPS 1.815 Светло за случај нужде

- (а) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од девет мора да има систем осветљења који се користи за олакшавање евакуације. Овај систем мора да има посебан извор напајања електричном енергијом. Систем осветљења у случају нужде се састоји од:
- (1) за авионе који имају највећи одобрени број путничких седишта већи 19:
 - (i) извора општег осветљења кабине;
 - (ii) осветљења на поду у подручју излаза који се користи у случају нужде;
 - (iii) осветљења за ознаке које указују на излаз за случај нужде;
 - (iv) спољног осветљења на излазима који се користе у случају нужде, а налазе се на крилима и на другим излазима који имају уграђену опрему за излаз путника, за авионе за које је захтев за издавање уверења о типу или другог документа поднет пре 1. маја 1972. године, а користе се ноћу;
 - (v) спољног осветљења на свим излазима који се користе у случају нужде, за авионе за које је захтев за издавање уверења о типу или другог документа поднет после 1. маја 1972. године, а који се користи ноћу;
 - (vi) система којим се обележава пут за евакуацију на поду путничке кабине, за авионе којима је уверење о типу први пут издато после 1. јануара 1958. године.

- (2) за авионе који имају до 19 седишта, а који су одобрени према *CS-23* или *CS-25*:
 - (i) извора општег осветљења кабине;
 - (ii) унутрашњег осветљења у подручју излаза који се користе у случају нужде;
 - (iii) осветљена за излазе који се користе у случају нужде и ознака које указују на место излаза;
- (3) за авионе који имају до 19 седишта, а нису одобрени према *CS-23* или *CS-25*, од извора општег осветљења кабине.
- (б) Авион који има до девет путничких седишта, а користи се ноћу, може да се користи ако је опремљен извором општег осветљења путничке кабине који олакшава евакуацију путника из авиона. Систем општег осветљења може да има куполаста светла или друга светла која се већ налазе у авиону и која могу да раде и када се искључи авионска батерија.

OPS 1.820 Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)

- (а) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта већи од 19 може да се користи ако је опремљен:
 - (1) једним аутоматским или са два предајника за одређивање места несреће;
 - (2) са два предајника, од којих је један аутоматски, ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. јула 2008. године.
- (б) Авион који има највећи одобрени број путничких седишта до 19 може да се користи ако је опремљен:
 - (1) једним предајником за одређивање места несреће;
 - (2) једним аутоматским предајником за одређивање места несреће, ако му је прво уверење о пловидбености издато после 1. јула 2008. године.
- (в) Предајник за одређивање места несреће мора да испуњава захтеве наведене у *ICAO* Анекс 10, том III.

OPS 1.825 Прслуци за спасавање

- (а) Авион који је опремљен прслуцима за спасавање са позиционим светлом за свако лице може да се користи:
 - (1) за летове изнад воде, на удаљености већим од 50 NM од обале;
 - (2) ако полеће или слеће на аеродром на коме је прилазна или одлетна путања изнад воде тако да у случају несреће авион може да слети на воду.Прслук за спасавање мора да буде на месту које је лако доступно са седишта или лежаја. Прслуци за спасавање деце до две године старости могу да се замене другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.
- (б) Хидроавион или амфибија на води може да се користи ако је опремљен прслуцима за спасавање који имају позиционо светло, за свако лице у авиону. Прслук за спасавање мора да буде лако доступан са сваког седишта или лежаја. Прслуци за спасавање за децу до две године старости могу бити замењени другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.

OPS 1.830 Чамци за спасавање и предајници за одређивање места несреће (*ELT*) за продужене летове изнад воде

- (а) Продужени летови изнад воде могу да се обављају на одређеној удаљености од копна, где је могуће принудно слетање, при чему та удаљеност одговара растојању краћем од:

- (1) растојања које одговара времену од 120 минута лета, при брзини крстарења или 400 NM, у случају авиона који може да настави лет до аеродрома после отказа критичног мотора са било које тачке руте или планираног скретања са руте;
- (2) растојања које одговара времену од 30 минута лета, при брзини крстарења или 100 NM, за све остале авионе, ако авион није опремљен у складу са прописаним у (б) и (в).
- (б) Довољно чамаца за спасавање свих лица у авиону - ако нема додатних чамаца довољног капацитета, број пловака и број места у чамцима мора да буде већи од номиналног капацитета чамаца да се сместе сви путници у случају губитка једног од чамаца највећег капацитета. Спасилачки чамци морају да буду опремљени:
 - (1) светлом којим се осветљава место на којем се налазе преживели;
 - (2) опремом за спасавање, укључујући и средства за преживљавање, сходно лету који се обавља.
- (в) Најмање два предајника за одређивање места несреће који морају да емитују сигнал на фреквенцијама прописаним у *ICAO* Анекс 10, свеска V, поглавље 2.

OPS 1.835 Опрема за преживљавање

Авион може да лети изнад подручја у којима је трагање и спасавање отежано, ако је опремљен:

- (а) пиротехничком опремом која може да се користи за сигнализирање, а која је описана у *ICAO* Анексу 2;
- (б) једним предајником за одређивање места несреће (*ELT*) који може да емитује сигнал на фреквенцијама прописаним у *ICAO* Анексу 10, свеска V, поглавље 2;
- (в) додатном опремом за преживљавање која зависи од руте на којој се лети и броја путника у авиону. Ова опрема не мора да буде у авиону ако се подручје у коме трагање и спасавање није тешко:
 - (1) налази на растојању које одговара времену од:
 - (i) 120 минута лета са отказом једног мотора при брзини крстарења, ако авион може да настави лет до аеродрома са отказом критичног мотора са било које тачке руте или планираног скретања са руте;
 - (ii) 30 минута лета при брзини крстарења, у случају осталих авиона.
 - (2) налази на растојању које одговара времену од 90 минута лета, при брзини крстарења од подручја погодног за принудно слетање и ако је авион одобрен према *CS-25* или другом одговарајућем пропису.

OPS 1.840 Опрема за хидроавион и амфибију

- (а) Хидроавион и амфибија на води мора да има:
 - (1) сидро за воду и другу опрему која олакшава пловидбу, сидрење и маневрисање авиона на води, а која одговара величини, тежини и карактеристикама авиона;
 - (2) опрему која даје звучне сигнале у циљу спречавања судара на мору.

Додатак 1 OPS 1.715

Уређаји за бележење података о лету – листа параметара који морају да буду забележени

Напомена: бројеви који се налазе у првој колони односе се на серијске бројеве одређене у документу *EUROCAE, ED55*

Табела А1 - Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање
6	Уздужни положај
7	Попречни положај
8	Ручно подешавање радио-фреквенције
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини

Бр.	Параметар
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
11	Положај предкрилаца и положај команде предкрилаца
12	Статус риверса
13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна температура или температура спољног ваздуха
15	Статус и радни статус ауто-пилота, аутоматског подешавања снаге и <i>AFCS</i>
16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
17	Попречно убрзање

Табела А2 - Авион чија је максимална одобрена маса на полетању 5 700 kg или мања

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање
6	Уздужни положај
7	Попречни положај
8	Ручно подешавање радио-фреквенције
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини

Бр.	Параметар
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
11	Положај предкрилаца и положај команде предкрилаца
12	Статус риверса
13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна или температура спољног ваздуха
15	Статус и радни статус ауто-пилота, аутоматског подешавања снаге и <i>AFCS</i>
16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
17	Попречно убрзање

Табела Б - Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)
19	Положај уздужног тримера
20	Радио висина
21	Вертикално одступање од путање понирања (ILS путања понирања или MLS висина)
22	Хоризонтално одступање од путање правца (ILS линија или MLS азимут)
23	Прелет преко маркера
24	Упозорења
25	Резервисано (препоручује се за <i>RNS</i> фреквенције)

Бр.	Параметар
26	Резервисано (препоручује се за <i>DME</i> даљину)
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа или положај на земљи/у ваздуху
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Упозорење ниског притиска (хидрауличних и пнеуматских система)
31	Брзина у односу на земљу
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Табела Ц - Авион опремљен електронским показивачима

Бр.	Бр.	Параметар
33	6	Подешавање барометарског притиска (за свако пилотско место)
34	7	Селектована висина
35	8	Селектована брзина
36	9	Селектовани махов број
37	10	Селектована вертикална врзина

Бр.	Бр.	Параметар
38	11	Селектовани инструментални курс
39	12	Селектована путања лета
40	13	Селектована висина одлуке
41	14	Странице показивања <i>EFIS</i>
42	15	Странице показивања више функционалног/моторског/упозоравајућег екрана

Додатак 1 OPS 1.720

Уређаји за бележење података о лету – 2 - листа параметара који морају да буду забележени

Табела А- Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање
6	Уздужни положај
7	Попречни положај
8	Ручно подешавање радио-фреквенције - изузев ако не постоји други начин синхронизације <i>FDR</i> и <i>CVR</i>
9	Снага на сваком мотору

Бр.	Параметар
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
12	Статус риверса (само за турбомлазне авионе)
13	Позиција спојлера на земљи и положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна или температура спољног ваздуха
15a	Радни статус ауто-пилота
15b	Радни мод ауто-пилота, радни мод и статус аутоматског подешавања снаге мотора и <i>AFCS</i> система

Табела Б - Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар
16	Уздужно убрзање
17	Попречно убрзање
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина и положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)
19	Положај уздужног тримера
20	Радио висина
21	Одступање од равни понирања
22	Одступање од правца
23	Прелет маркера
24	Главно упозорење

Бр.	Параметар
25	<i>NAV 1</i> и <i>NAV 2</i> селектована фреквенција
26	<i>DME 1</i> и <i>DME 2</i> даљина
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Хидраулика, сваки систем (низак притисак)
31	Навигациони подаци
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 OPS 1.725

Уређаји за бележење података о лету – 3 - Листа параметара који морају бити забележени

Табела А: Авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 5 700 kg

Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада
2	Висина по притиску
3	Инструментална брзина

Бр.	Параметар
4	Инструментални курс
5	Вертикално убрзање

Табела Б: Додатни параметри за авион чија је максимална одобрена маса на полетању преко 27 000 kg

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
6	Уздужни положај	19	Положај уздужног тримера
7	Попречни положај	20	Радио висина
8	Запис о притиску тастера за радио предају - осим ако не постоји други начин синхронизације <i>FDR</i> и <i>CVR</i>	21	Одступање од равни понирања
9	Снага на сваком мотору	22	Одступање од правца
10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца	23	Прелет маркера
11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца	24	Главно упозорење
12	Статус риверса (само за турбомлазне авионе)	25	<i>NAV 1</i> и <i>NAV 2</i> селектована фреквенција
13	Позиција спојера на земљи и/ положај ручице ваздушних кочница	26	<i>DME 1</i> и <i>DME 2</i> даљина
14	Укупна или температура спољног ваздуха	27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
15а	Радни статус ауто-пилота	28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
15б	Радни мод ауто-пилота, радни мод и статус аутоотргла и <i>AFC</i> система	29	Нападни угао
16	Уздужно убрзање	30	Хидраулика, сваки систем (низак притисак)
17	Попречно убрзање	31	Навигациони подаци (географска ширина, дужина и брзина у односу на земљу)
18	Примарне команде лета – положаји командних површина и положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)	32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 OPS 1.770

Минимални захтеви за додатним кисеоником за авионе са кабином под притиском (Напомена 1)

Табела 1

(а)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Лица која седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета у току којег висина кабине прелази 13 000 ft и укупно време лета у току којег висина кабине између 10 000 ft и 13000 ft после првих 30 минута лета на тој висини, али у сваком случају најмање: 30 минута за авионе одобрене за летове на висини до 25 000 ft (Напомена 2) 2 сата за авионе одобрене за летове на висини изнад 25 000 ft (Напомена 3).
2. Све чланове кабинске посаде	Укупно време лета, у трајању од најмање 30 минута, у току којег висина кабине прелази 13 000 ft (Напомена 2), и укупно време лета у току којег је висина кабине између 10 000 ft и 13 000 ft после првих 30 минута летења на тој висини.
100% путника (Напомена 5)	Укупно време летења, у трајању од најмање 10 минута, у току којег висина кабине прелази 15 000 ft. (Напомена 4)
30% путника (Напомена 5)	Укупно време летења у току којег је висина кабине између 14 000 ft и 15 000 ft.
10% путника (Напомена 5)	Укупно време летења у току којег је висина кабине између 10 000 ft и 14 000 ft после првих 30 минута летења на тој висини.

Напомена 1: Снабдевање мора да узме у обзир висину кабине и профил спуштања на одређеној рути.

Напомена 2: Минимално снабдевање представља ону количина потребног кисеоника за сталну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета авиона на 10 000 ft у 10 минута и тог лета, у трајању од 20 минута на висини од 10 000 ft.

Напомена 3: Минимално снабдевање је она количина кисеоника која је потребна за сталну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета на 10 000 ft, у трајању од 10 минута, а потом за лет на висини од 10 000 ft, у трајању од 110 минута. Количина кисеоника која је прописана OPS 1.780(а)(1) може да буде укључена у одређивање потребног снабдевања.

Напомена 4: Минимално снабдевање је она количина кисеоника која је потребна за константну брзину понирања са највеће дозвољене висине лета на 15 000 ft, у трајању од 10 минута.

Напомена 5: У смислу ове табеле, израз “путници“ означава путнике који се стварно налазе у авиону, укључујући и децу.

Додатак 1 OPS 1.775**Додатна количина кисеоника за авионе чије кабина није под притиском**

(a)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Лица која седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета на висини изнад 10 000 ft.
2. Чланове кабинске посаде	Укупно време лета на висини изнад 13000 ft и за време дуже од 30 минута на висини између 10 000 ft и 13000 ft.
3. 100% путника (видети напомену)	Укупно време лета на висини изнад 13 000 ft
4. 10% путника (видети напомену)	Укупно време лета после 30 минута на висини између 10 000 ft и 13 000 ft.

Напомена: У смислу ове табеле израз “путници” означава стваран број путника у авиону, укључујући и децу млађу од две године.

ОДЕЉАК Л – КОМУНИКАЦИОНА И НАВИГАЦИОНА ОПРЕМА

OPS 1.845 Опште одредбе

- (a) Лет може да почне ако је комуникациона и навигациона опрема авиона:
- (1) одобрена и уграђена у складу са прописаним условима за њено коришћење;
 - (2) уграђена тако да отказ или квар опреме која се користи за комуникацију и навигацију нема за поседицу квар друге опреме која се користи за исту сврху;
 - (3) исправна за врсту лета који треба да се обави, изузев ако је другачије предвиђено у МЕЛ листи (видети OPS 1.030);
 - (4) смештена тако да члановима летачке посаде, у току лета, буде лако доступна са њихових радних места. Ако је потребно да поједини део опреме користи више чланова летачке посаде, тада он мора бити постављен тако да се може лако користити са било ког радног места.
- (б) Стандарди за комуникациону и навигациону опрему прописани су Европским правилима за техничке стандарде (*ETSO*) и примењују се ако није другачије одређено неким другим прописом. Комуникациона и навигациона опрема која је одобрена пре доношења *ETSO* не мора да испуњава услове предвиђене *ETSO* или другим прописима, ако то није изричито прописано.

OPS 1.850 Радио-опрема

- (a) Авион мора да има одговарајућу радио-опрему за врсту лета који треба да обави.
- (б) Ако авион мора да има два независна (потпуна и одвојена) радио-система, сваки систем мора да има независну антенску инсталацију, изузев кад се користи бежична антена или други подједнако поуздан антенски систем када је потребна само једна антена.
- (в) Поред услова прописаних у (a), радио-комуникациона опрема мора да омогући комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

OPS 1.855 Панел са аудио селектором

За летење по правилима за инструментално летење авион мора да буде опремљен панелом са аудио селектором који је доступан сваком члану летачке посаде.

OPS 1.860 Радио-опрема за летове који се обављају по правилима за визуелно летење дуж рута на којима се лети према видљивим оријентирима на земљи

За летење по правилима за визуелно летење, на рутама на којима може да се лети према видљивим оријентирима на земљи, авион мора да има радио-комуникациону опрему која, у уобичајеним условима летења, може да:

- (a) обезбеди везу са одговарајућим станицама на земљи;
- (б) обезбеди везу са одговарајућим уређајима за контролу летења из било које тачке у контролисаном ваздушном простору у коме се лети;
- (в) прима метеоролошке податке.

OPS 1.865 Опрема за комуникацију и навигацију за летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или за летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) дуж рута на којима не може да се лети према видљивим оријентирима на земљи

- (a) За летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или за летење по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према видљивим оријентирима на земљи авион мора да буде опремљен радио опремом (комуникационом и *SSR* одзив) у складу са захтевима пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.
- (б) Радио-опрема обухвата:
- (1) два независна радио-комуникациона система која су, у уобичајеним околностима, неопходна за везу са земаљским станицама из сваке тачке на рути, укључујући скретања са руте;
 - (2) опрему *SSR* одзива, сходно прописаним условима за руту дуж које се лети.
- (в) За кратке летове који се обављају у *NAT MNPS* ваздушном простору, а који се не одвијају преко северног дела Атлантског океана, авион може бити опремљен једним комуникационим системом далеког домета (*HF* систем) само ако је за тај део ваздушног простора објављен алтернативни поступак за комуникацију.
- (г) Навигациона опрема. Радио-опрема
- (1) обухвата:
 - (i) један пријемни *VOR* систем, један *ADF* систем и један *DME* систем. Изузетно, *ADF* систем не мора да буде уграђен ако није неопходан у свим фазама планираног лета;
 - (ii) један *ILS* систем или *MLS* систем неопходан за навигацију у прилазу;
 - (iii) један систем за пријем сигнала радио-маркера неопходан за навигацију у прилазу;
 - (iv) један систем за просторну навигацију ако је неопходна за руте дуж којих се лети;
 - (v) један додатни *DME* систем на рути, или на делу руте, ако се навигација врши само на основу *DME* сигнала;
 - (vi) један додатни *VOR* пријемни систем на рути или на делу руте, ако се навигација врши само на основу *VOR* сигнала;
 - (vii) један додатни *ADF* систем на рути или на делу руте, ако се навигација врши само на основу *NDB* сигнала;
 - (2) испуњава прописане навигационе перформансе (*RNP*) за лет у одређеном ваздушном простору.
- (д) Авион који није опремљен *ADF* системом или навигационом опремом наведеном у (в)(1)(vi) и/или (в)(1)(vii), може да се користи ако има алтернативну опрему чије коришћење је одобрила ваздухопловна власт за руту дуж које се планира да лети. Алтернативна опрема мора да омогући сигурно летење на планираној рути.
- (ђ) Авион који се користи за летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) може да буде опремљен само *VHF* комуникационом опремом, *ILS* системом и *VOR* пријемником који су одобрени у складу са стандардима функционисања за заштиту од *FM* сметњи.
- (е) Авион који се користи за *ETOPS* летове мора да има комуникациону опрему за успостављање везе са одговарајућим земаљским центрима. Одржавање везе је обавезно на рутама на којима могу да се обављају *ETOPS* летови, дуж којих се налазе средства за везу. За *ETOPS* летове у трајању дужем од 180 минута авион мора да има уграђену опрему за преношење звучног сигнала или опрему за преношење података. Ако дуж руте нема средства за везу, ако није могуће успоставити везу звучним сигналом или је веза лошег квалитета мора да постоји резервни начин за успостављање везе.

OPS 1.866 Опрема за одзив - Транспондер

- (a) Авион мора да буде опремљен:
 - (i) *SSR* транспондером који даје податке о висини по притиску;
 - (ii) другим *SSR* транспондером који одговара захтевима за руту дуж које се лети.

OPS 1.870 Додатна навигациона опрема за летење у *MNPS* ваздушном простору

- (a) За летење у *MNPS* ваздушном простору авион мора да има навигациону опрему предвиђену ИКАО Документом 7030 у складу са захтевима региона у којем се планира да авион лети.
- (б) Навигациона опрема мора да буде видљива и лако доступна сваком члану посаде са места на којем седи.
- (в) За летење без ограничења у *MNPS* ваздушном простору, авион мора да има два независна навигациона система за летење на дугим линијама (*LRNS*).
- (г) За летење у *MNPS* ваздушном простору по посебним објављеним рутама авион мора да има један навигациони систем за летење на дугим линијама (*LRNS*), ако другачије није прописано.

OPS 1.872 Опрема за летење у ваздушном простору са смањеним минимумом вертикалног раздвајања (*RVSM*)

- (a) Авион који лети у *RVSM* ваздушном простору мора да има:
 - 1. два независна система за мерење висине;
 - 2. систем за упозорење о висини;
 - 3. аутоматским систем за контролу висине;
 - 4. *SSR* транспондер са системом за обавештавање о висини који може да буде повезан са системом за мерење висине.

OPS 1.873 Електронска навигациона база података

- (a) Навигациона база података која се користи за навигационе уређаје који представљају основно средство за навигацију мора да буде писмом о прихватању (*LoA*) одобрена као тип 2;
- (б) Навигациона база података која није одобрена као тип 2 може да се користи ако ваздухопловна власт одобри додатне поступке којима се обезбеђује усклађеност са прописаним стандардима;
- (в) Авио-превозник не сме да користи навигациону базу података за друге потребе изузев ако ваздухопловна власт не одобри коришћење додатних поступака којима се обезбеђује испуњавање прописаних стандарда;
- (г) Авио-превозник мора да врши контролу рада навигационих уређаја и контролу коришћења навигационе базе података у складу са одредбама OPS 1.035;
- (д) Авио-превозник мора да пропише поступке за достављање и пренос података у навигационе уређаје у одговарајућем року.

ОДЕЉАК М – ОДРЖАВАЊЕ АВИОНА

OPS 1.875 Опште одредбе

- (a) Авион одржава и предаје на употребу организација овлашћена на основу (Дела 145) (*Part -145*), изузев претполетних прегледа које не мора нужно да обавља Део 145 (*Part-145*) организација.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди континуирану пловидбеност авиона у складу са OPS 1.180.

ОДЕЉАК Н – ЛЕТАЧКА ПОСАДА

OPS 1.940 Састав летачке посаде (видети Додатак 1 и Додатак 2 OPS 1.940)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да састав и број чланова летачке посаде, на одређеним местима која одговарају њиховим дужностима, одговара минималном броју чланова посаде одређеном у летачком приручнику авиона (*AFM*);
 - (2) да летачка посада, када то захтева врста лета, обухвата додатне чланове чији број није мањи од прописаног у оперативном приручнику;
 - (3) да чланови летачке посаде имају важећу дозволу прихватљиву за ваздухопловну власт и да су оспособљени и способни за обављање послова за које су овлашћени;
 - (4) пропише поступке прихватљиве за ваздухопловну власт, којима се спречава планирање летачке посаде у којој су сви чланови без искуства;
 - (5) да пилот којег је авио-превозник одредио за вођу ваздухоплова може да повери обављање лета другом одговарајуће оспособљеном пилоту;
 - (6) ако се летачким приручником авиона предвиђа инжењер летач, летачка посада обухвата инжењера летача или одговарајуће оспособљеног члан летачке посаде који је прихватљив за ваздухопловну власт;
 - (7) да чланови летачке посаде који раде по било ком правном основу, испуњавају услове Одељка Н. Чланови летачке посаде које авио-превозник одреди за вођу ваздухоплова, морају да заврше основну обуку за управљање радом посаде (*CRM*) пре него што почну да лете у линијском саобраћају, без надзора.
- (б) Минималан број чланова летачке посаде за летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или за ноћно летење
 - (1) За турбоелисне авионе са највећим одобреним бројем путничких седишта 9 и више и за турбомлазне авионе, летачку посаду чине најмање два пилота;
 - (2) Авионима, који нису обухваћени одредбом (б)(1), може да управља само један пилот, под условом да су испуњени услови из Додатка 2 OPS 1.940. Ако услови предвиђени у Додатку 2 нису испуњени, минималну летачку посаду чине најмање два пилота.

OPS 1.943 Основна обука за управљање радом чланова посаде (*CRM*)

- (a) Ако члан летачке посаде није претходно завршио основну обуку за управљање радом чланова посаде, авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши обуку.
- (б) Члан летачке посаде који није завршио обуку из људског фактора мора да заврши теоријски курс заснован на програму људских могућности и ограничења за *ATPL* пре него што започне основну обуку за управљање радом чланова посаде или истовремено са њом.
- (в) Основну обуку за управљање радом чланова посаде врши најмање један инструктор који је прихватљив за ваздухопловну власт, а за посебне области могу да се ангажују одговарајући стручњаци.
- (г) Основна обука за управљање радом чланова посаде се врши према програму који је саставни део оперативног приручника.

OPS 1.945 Прелазна обука и провера

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да сваки члан летачке посаде заврши одговарајућу обуку за стицање овлашћења за летење на типу авиона ако прелази са једног типа авиона на други тип или класу авиона за који се захтева обука за стицање овлашћења за летење на другом типу или класи авиона.
 - (1) да члан летачке посаде, пре него што почне да лети у линијском саобраћају, без надзора, заврши прелазну обуку коју је прописао авио-превозник ако:
 - (i) прелази на авион за који је потребно ново овлашћење за тип или класу;
 - (ii) почне да ради код другог авио-превозника;
 - (2) да прелазну обуку врши стручно особље сходно садржају обуке прописаном у оперативном приручнику. Особље које одређује садржај прелазне обуке за управљање радом чланова посаде при промени типа авиона или промени авио-превозника мора да буде оспособљено;
 - (3) да одреди обим прелазне обуке, на основу увида у претходну обуку члана летачке посаде, која мора да буде забележена на начин прописан у OPS 1.985;
 - (4) да услови у погледу оспособљености и искуства члана летачке посаде за прелазну обуку буду утврђени у оперативном приручнику;
 - (5) да члан летачке посаде обави провере прописане у OPS 1.965(б), као и обуку и провере прописане у OPS 1.965(г) пре започињања линијског летења под надзором;
 - (7) да се после завршетка линијског летења под надзором обави провера, као што је прописано у OPS 1.965(в);
 - (8) у току прелазне обуке, члан летачке посаде не може да лети на другом типу или класи авиона;
 - (9) да је обука за управљање радом чланова посаде саставни део прелазне обуке.
- (б) У случају промене типа или класе авиона, провера захтевана OPS 1.965(б) може да буде комбинована са провером способности за овлашћење за тип или класу авиона, у складу са условима за издавање летачких дозвола.
- (в) Прелазна обука и обука за стицање овлашћења за други тип или класу авиона, неопходне за издавање летачких дозвола могу да буду комбиноване.
- (г) Пилот који похађа обуку за тип авиона, без налета (*ZFTT* курс) мора да:
- (1) почне линијско летење под надзором, што је пре могуће, у року од 21 дана од дана када је обављена провера способности.
Ако линијско летење под надзором није започето у року од 21 дана од дана када је обављена провера способности, авио-превозник је дужан да спроведе обуку која је прихватљива за ваздухопловну власт.
 - (2) обави шест полетања и слетања на уређају за симулирање летења који је сертификован и има дозволу за коришћење ваздухопловне власти, у року од 21 дана по обављеној провери способности. Обуку на уређају за симулирање летења врши овлашћени инструктор за летење на типу авиона (*TRI(A)*) који седи на пилотском седишту. Број полетања и слетања може да се смањи ако то одобри ваздухопловна власт. Ако пилот не обави полетања и слетања у периоду од 21 дан, авио-превозник је дужан да обезбеди обуку освежења знања, прихватљиву за ваздухопловну власт.
 - (3) обави прва четири полетања и слетања у току линијског летења под надзором инструктора летења на типу авиона (*TRI(A)*) који се налази на

пилотском седишту. Број полетања и слетања може да се смањи ако то одобри ваздухопловна власт.

OPS 1.950 Обука за разлике и обука упознавања

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши:
 - (1) обуку за разлике која захтева додатно знање и обуку на одговарајућем уређају за симулирано летење за одређени тип авиона:
 - (i) ако лети на другој варијанти истог типа авиона или другом типу авиона исте класе на којем тренутно лети;
 - (ii) при промени опреме и поступака на типовима или варијантама на којима тренутно лети;
 - (2) обуку упознавања за коју је потребно додатно знање:
 - (i) ако лети на другом авиону истог типа или варијанте;
 - (ii) при промени опреме и измени поступака на типовима или варијантама авиона на којима лети.
- (б) У оперативном приручнику мора се навести када се врши обука за разлике и обука упознавања.

OPS 1.955 Именовање вође ваздухоплова

- (a) За вођу ваздухоплова авио-превозник може да именује пилота који има:
 - (1) искуство прописано у оперативном приручнику које је прихватљиво за ваздухопловну власт;
 - (2) завршену одговарајућу обуку за вођу ваздухоплова, за летове са вишечланом посадом
- (б) Обука за вођу ваздухоплова прописана је у оперативном приручнику и састоји се од:
 - (1) обуке на уређају за симулирано летење (укључујући обуку у линијском летењу), као и обуку у лету;
 - (2) провере стручности коју врши авио-превозник;
 - (3) обуке упознавања са одговорностима вође ваздухоплова;
 - (4) обуке на линијама под надзором. Обука пилота који су већ оспособљени за одређени тип авиона састоји се од најмање десет сектора;
 - (5) провере обучености за вођу ваздухоплова на линији, као што је прописано у OPS 1.965(в) и оспособљености за летење на рутама и аеродромима, као што је прописано у OPS 1.975;
 - (6) одговарајућег дела обуке за управљања радом чланова посаде.

OPS 1.960 Вођа ваздухоплова који има дозволу професионалног пилота авиона

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да професионални пилот авиона (*CPL*) не буде одређен за вођу ваздухоплова на авиону који је у летачком приручнику одобрен за летење са једним пилотом, изузев:
 - (i) ако превози путника по правилима за визуелно летење (*VFR*), ван круга чији је полупречник 50 NM, са центром на аеродрому полетања, пилот мора да има најмање 500 сати укупног времена летења авионом или важеће овлашћење за инструментално летење;
 - (ii) ако лети вишемоторним авионом по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот мора да има најмање 700 сати укупног летења авионом, од чега 400 сати као пилот коме је додељено обављање лета

(у складу са захтевима за издавање летачких дозвола), од чега 100 сати летења по правилима за инструментално летење (*IFR*), укључујући 40 сати летења вишемоторним авионом. 400 сати летења као пилот коме је додељено обављање лета може да се замени сатима рада у својству другог пилота, тако да се два сата летења у својству другог пилота рачунају као један сат летења у својству пилота коме је додељено извршење лета, под условом да су ти сати остварени у вишечлавној пилотској посади, како је описано у оперативном приручнику;

- (2) да су испуњени услови прописани у Додатку 2 OPS 1.940, ако професионални пилот авиона лети као једини пилот у посади, по правилима за инструментално летење (*IFR*);
- (3) да вођа ваздухоплова на летовима са вишечланом посадом, поред прописаног у (а)(1), мора да заврши обуку за вођу ваздухоплова која је прописана у OPS 1.955(а)(2).

OPS 1.965 Периодична обука и провера

(видети Додатке 1 и 2 OPS 1.965)

- (а) Опште одредбе - Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да члан летачке посаде заврши периодичну обуку и проверу за тип или варијанту авиона на којем лети;
 - (2) да програм периодичне обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и одобрен од стране ваздухопловне власти;
 - (3) да периодичну обуку спроводи:
 - (i) обука на земљи и освежење знања – стручно особље;
 - (ii) обука на авиону и на уређају за симулирано летење – инструктор за тип авиона (*TRI*), инструктор за класу авиона (*CFI*) и инструктор за обуку на уређају за симулирано летење (*SFI*) који испуњавају услове авио-превозника у погледу искуства и знања из области наведених у Додатку 1 OPS 1.965(а)(1)(i)(A) и (Б), који су саставни део обуке;
 - (iii) обука за руковање опремом за ванредну ситуацију и сигурност – одговарајуће оспособљено особље;
 - (iv) обука за управљање радом чланова посаде (*CRM*):
 - (A) увођење елемената *CRM* у све фазе периодичне обуке. Авио-превозник је дужан да обезбеди да особље које врши периодичну обуку буде одговарајуће оспособљено.
 - (Б) Обука *CRM* по модулима - најмање један *CRM* инструктор, прихватљив за ваздухопловну власт, а за посебне области могу да се ангажују одговарајући стручњаци.
 - (4) Периодичне провере спроводи:
 - (i) проверу стручности од стране авио-превозника (*OPC*) - испитивач овлашћен за тип авиона (*TRE*), класу авиона (*CRE*) или, ако се провера врши на уређају за симулирано летење, *TRE*, *CRE* или испитивач на вештачком уређају за обуку (*SFE*), који имају завршену обуку за *CRM* и обуку за оцену *CRM* вештина;
 - (ii) линијске провере – одговарајуће обучен вођа ваздухоплова којег именује авио-превозник, који је прихватљив за ваздухопловну власт;
 - (iii) проверу руковања опремом у случају ванредне ситуације и сигурносном опремом - одговарајуће обучено особље.
- (б) Провера стручности коју врши авио-превозник
 - (1) Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (i) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности коју спроводи авио-превозник у спровођењу уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају нужде;
 - (ii) да провера буде спроведена без спољне визуелне референце ако члан летачке посаде треба да лети по правилима за инструментално летење (*IFR*);
 - (iii) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности при редовном обављању својих дужности као члан посаде авиона.
- (2) рок важења провере стручности коју спроводи авио-превозник је шест месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере стручности, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека шест месеци од датума истека претходне провере стручности.
- (в) Линијска провера - авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави линијску проверу на авиону у циљу провере способности у спровођењу уобичајених поступака у лету на линији, а који су описани у оперативном приручнику авио-превозника. Рок важења линијске провере је 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне линијске провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека претходне линијске провере.
- (г) Обука и провера руковања опремом у случају нужде и сигурносном опремом – авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави обуку и проверу у погледу познавања места где се опрема налази и њене употребе у случају нужде, као и сигурносне опреме која се налази у авиону. Рок важења ове провере је 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека претходне провере.
- (д) Управљање радом чланова посаде. Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да елементи управљања радом чланова посаде буду укључени у све фазе периодичне обуке;
 - (2) да члан летачке посаде заврши модуларну обуку управљања радом чланова посаде. Главне теме обуке за управљање радом посаде морају да буду обрађене у року од 3 године.
- (ђ) Обука на земљи и освежење знања
Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде обави обуку на земљи и освежење знања најмање једном у 12 месеци. Ако је обука обављена у току последња три месеца важења претходне обуке, следећа обука на земљи и освежење знања мора да буде завршено у року од 12 месеци од датума истека претходне обуке.
- (е) Обука на авиону / уређају за симулирано летење
Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши обуку на авиону/ уређају за симулирано летење најмање сваких 12 месеци. Ако је обука обављена у току последња три месеца важења претходне обуке, следећа обука на авиону/уређају за симулирано летење мора да се обави у року од 12 месеци од датума истека претходне обуке.

OPS 1.968 Оспособљеност пилота за летење са било ког пилотског седишта
(видети Додатак 1 OPS 1.968)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:

- (1) пилот који може да буде одређен да лети на било којем пилотском седишту успешно заврши одговарајућу обуку и проверу;
- (2) програм обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и прихватљив за ваздухопловне власти.

OPS 1.970 Скорашње искуство

- (a) авио-превозник је дужан да обезбеди да:
 - (1) пилот не може да буде члан минималне сертификоване посаде, ни као пилот који лети, ни као пилот који асистира, ако у претходних 90 дана није обавио најмање три полетања и три слетања авионом као пилот који лети или на уређају за симулирано летење истог типа/класе;
 - (2) пилот који нема важеће овлашћење за инструментално летење не може да управља авионом ноћу, као вођа ваздухоплова, изузев ако је обавио најмање једно слетање ноћу у претходних 90 дана као пилот који лети или на уређају за симулирано летење истог типа/класе.
- (б) Рок од 90 дана може да буде продужен на највише 120 дана летења на линији, под надзором инструктора или испитивача за тај тип авиона. За период преко 120 дана захтев у погледу скорашњег искуства је испуњен обуком/летом на авиону или на уређају за симулирано летење истог типа.

OPS 1.975 Знање о рути и о аеродромима

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, пре него што одреди пилота за вођу ваздухоплова или за пилота којем вођа ваздухоплова може да препусти управљање летом, пилот стекне одговарајуће знање о рути на којој треба да лети, аеродромима (укључујући алтернативне), уређајима и поступцима које треба да користи.
- (б) Рок важења квалификације за руте и аеродроме је 12 месеци, који се продужава:
 - (1) до краја месеца у коме је стечено знање о рути; или
 - (2) до краја месеца када је обављен последњи лет на рути или ка аеродрому.
- (в) Знање о рути и о аеродромима може да се обнови летењем на одређеној рути или ка аеродрому у току периода важења прописаног у (б).
- (г) Ако се важење обнови у току последња три месеца важења претходно стеченог знања о рути и аеродромима, период важења се продужава до датума истека претходно стеченог знања о рути и о аеродромима.

OPS 1.978 Алтернативна обука и програм обучености (ATQP)

(видети Додатак 1 OPS 1.978)

- (a) После две године летења без прекида, авио-превозник може да измени захтеве обуке и провере наведене у Додатку 1 OPS 1.978(a) алтернативном обуком и програмом обучености (ATQP) који су одобриле ваздухопловне власти. Период од 2 године непрекидног летења може да буде скраћен по дискреционом праву ваздухопловних власти.
- (б) ATQP садржи обуку и проверу која обезбеђује и одржава ниво показане стручности који није мањи од нивоа стручности постигнутог применом одредби OPS 1.945, 1.965 и 1.970. Стандард обуке летачке посаде и оспособљености морају да буду успостављени пре увођења ATQP, при чему критеријуми за испуњење стандарда морају да буду одређени.
- (в) Авио-превозник који подноси захтев за одобрење ATQP мора да поднесе план имплементације ваздухопловним властима, у складу са прописаним у (в) Додатка 1 OPS 1.978.

- (г) Поред услова из OPS 1.965 и 1.970, авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде обави линијски оријентисану процену (*LOE*).
- (1) *LOE* се спроводи на уређају за симулирано летење. *LOE* може да се спроведе на некој другој одобреној *ATQP* обуци.
 - (2) Рок важења *LOE* је 12 месеци, до краја месеца у коме је *LOE* обављен. Ако се издаје у току последња три месеца важења претходног *LOE*, рок важења се продужава од датума издавања до истека 12 месеци од датума истека претходне провере.
- (д) После 2 године летења са одобреном *ATQP* обуком, авио-превозник може, уз одобрење ваздухопловних власти, да продужи рок важења периодичне обуке и провере и скорашњег искуства прописаног у OPS 1.965 и 1.970:
- (1) провера стручности коју спроводи авио-превозник – 12 месеци, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере стручности, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 12 месеци од датума истека претходне провере стручности.
 - (2) линијска провера – 24 месеца, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне линијске провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 24 месеца од датума истека претходне линијске провере.
 - (3) провера руковања опремом у случају нужде, као и сигурносном опремом – 24 месеца, рачунајући од краја месеца у коме је провера обављена. Ако је провера обављена у току последња три месеца важења претходне провере, рок њеног важења продужиће се за време од датума када је провера обављена до истека 24 месеца од датума истека претходне провере.
- (ђ) За *ATQP* је одговорно одговорно лице.

OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанти авиона
(видети Додатак 1 OPS 1.980)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде не лети на више од једног типа или варијанте авиона, изузев ако је оспособљен за то.
- (б) При разматрању могућности за давање одобрења за летење на више од једног типа или варијанти авиона, авио-превозник је дужан да обезбеди да разлике и/или сличности авиона оправдавају такве летове, узимајући у обзир:
 - (1) ниво технологије;
 - (2) оперативне процедуре;
 - (3) карактеристике опслуживања.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде који лети на више од једног типа или варијанти авиона испуњава захтеве прописане у Одељку Н за сваки тип или варијанту авиона, изузев ако је надлежни орган одобрио употребу кредита стеченог претходном обуком, проверама и скорашњим искуством.
- (г) Авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику пропише одговарајуће поступке и/или ограничења у коришћењу авиона које су одобриле ваздухопловне власти, за све летове на више од једног типа или варијанти авиона, укључујући:
 - (1) најмањи ниво искуства члана летачке посаде;
 - (2) најмањи ниво искуства на једном типу или варијанти авиона, пре почетка обуке за управљање другим типом или варијантом авиона;
 - (3) поступак током којег ће члан летачке посаде квалификован за један тип или варијанту авиона да буде обучен и оспособљен за други тип или варијанту авиона;

- (4) захтеве скорашњег искуства примењивог за сваки тип или варијанту авиона.

OPS 1.981 Управљање хеликоптерима и авионима

- (а) Ако члан летачке посаде управља и хеликоптером и авионом:
- (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да управљање хеликоптером и авионом буде ограничено на један тип авиона, односно хеликоптера;
 - (2) авио-превозник мора, у свом оперативном приручнику, да утврди одговарајуће поступке и/или ограничења у коришћењу авиона или хеликоптера, које одобрава ваздухопловна власт.

OPS 1.985 Записи о обуци

- (а) Авио-превозник је дужан да:
- (1) чува записе о обављеним обукама, проверама и положеним испитима, као што је прописано у OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 и 1.975 за сваког члана летачке посаде;
 - (2) члану летачке посаде омогући приступ записима о прелазним и периодичним обукама и проверама које се на њега односе.

Додатак 1 OPS 1.940

Ослобађање дужности чланова летачке посаде током лета

- (а) Члана летачке посаде, на дужностима за командама авиона, у току лета, може да замени други одговарајуће оспособљени члан летачке посаде.
- (б) Ослобађање члана летачке посаде дужности вође ваздухоплова
- (1) Вођа ваздухоплова може управљање летом да препусти:
 - (i) другом оспособљеном вођи ваздухоплова;
 - (ii) пилоту оспособљеном као што је прописано у (в), само за летење изнад *FL* 200,
- (в) Минимални захтеви за пилота који замењује вођу ваздухоплова:
- (1) важећа дозвола пилота транспортног авиона;
 - (2) прелазна обука и провера (укључујући обуку за овлашћење за тип авиона), као што је прописано у OPS 1.945;
 - (3) периодичне обуке и провере, као што је прописано у OPS 1.965 и OPS 1.968;
 - (4) оспособљеност за руте, као што је прописано у OPS 1.975.
- (г) Ослобађање од дужности другог пилота
- (1) Другог пилота може да замени:
 - (i) други одговарајуће оспособљени пилот;
 - (ii) други пилот који може да га замени у фази крстарења, оспособљен као што је прописано у (д).
- (д) Минимални захтеви за другог пилота који може да га замени у крстарењу
- (1) важећа дозвола професионалног пилота, са овлашћењем за инструментално летење;
 - (2) прелазна обука и провера, укључујући обуку за овлашћење за тип авиона, као што је прописано у OPS 1.945, изузев захтева за обуку за полетање и слетање;
 - (3) периодичне обуке и провере, као што је прописано у OPS 1.965, изузев захтева за обуку у полетању и у слетању;
 - (4) летење у својству другог пилота у току лета, само изнад *FL* 200;
 - (5) скорашње искуство, као што је прописано у OPS 1.970 се не захтева. Пилот је дужан да обави обуку обнављања у лету или на уређају за симулирано

летење у периодима који не прелазе 90 дана. Обука освежења знања може да се комбинује са обуком прописаном у OPS 1.965;

- (ђ) замена оператера система– оператера система, у току лета, може да замени члан посаде који поседује дозволу инжењера летача или члан летачке посаде који има овлашћења прихватљива за ваздухопловну власт.

Додатак 2 OPS 1.940

Летење по правилима за инструментално летење (*IFR*) или летење ноћу, са једним пилотом

- (а) Авионима на које се односи OPS 1.940(б)(2) може да управља један пилот, по правилима за инструментално летење или ноћу ако су испуњени следећи захтеви:
- (1) да оперативни приручник садржи програм прелазне и периодичне обуке пилота, који укључује додатне захтеве за летове који се обављају са једним пилотом;
 - (2) да поступци у пилотској кабини обухватају:
 - (i) управљање мотором и поступање у случају нужде;
 - (ii) употребу уобичајених и ванредних листа провере, као и листа провере у случају нужде;
 - (iii) комуникацију са контролом летења;
 - (iv) поступке при одласку и прилазу;
 - (v) руковање аутоматским пилотом;
 - (vi) употребу поједностављене документације у току лета;
 - (3) да су периодичне провере, прописане у OPS 1.965, спроведене применом поступака које примењује пилот када је једини члан летачке посаде на типу или класи авиона;
 - (4) да пилот има најмање 50 сати летења на одређеном типу или класи авиона, по правилима за инструментално летење, од којих је десет сати на месту вође ваздухоплова;
 - (5) да скорашње искуство обухвата пет летова који се обављају по правилима за инструментално летење, укључујући три инструментална прилаза изведена у претходних 90 дана на типу или класи авиона, ако је пилот једини члан летачке посаде или проверу *IFR* инструменталног прилаза на типу или класи авиона.

Додатак 1 OPS 1.945

Прелазна обука

- (а) Прелазна обука обухвата:
- (1) обуку на земљи и проверу познавања авионских система и познавања уобичајених и ванредних поступака, као и поступка у случају нужде;
 - (2) обуку и проверу за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде. Ова обука мора да буде завршена пре почетка обуке на авиону;
 - (3) обуку и проверу на авиону и уређају за симулирање летења;
 - (4) летење на линији под надзором и линијску проверу.
- (б) Прелазна обука мора да буде спроведена по редоследу наведеном у (а).
- (в) Елементи обуке за управљање радом чланова посаде (*CRM*) морају да буду укључени у прелазну обуку и спроводе их одговарајуће оспособљена лица.
- (г) Ако члан летачке посаде није претходно завршио прелазну обуку, авио-превозник је дужан да обезбеди да, поред захтева наведених у (а), члан летачке посаде заврши

основну обуку за пружање прве помоћи и обуку за поступке у случају принудног слетања на воду, уз употребу опреме у води.

Додатак 1 OPS 1.965

Периодична обука и провера – пилоти

- (a) Периодична обука обухвата:
- (1) Обука на земљи и обуку за освежење знања:
 - (i) програм обуке на земљи и програм обуке за освежење знања садрже:
 - (A) познавање авионских система;
 - (B) оперативне поступке и захтеве, укључујући поступке одлеђивања и спречавања залеђивања и онеспособљеност пилота;
 - (B) преглед незгода, удеса и догађаја;
 - (ii) знање стечено после завршене обуке на земљи и обуке за освежење знања мора да се потврди на одговарајући начин;
 - (2) Обука на авиону и на уређају за симулирање летења
 - (i) програм обуке на авиону и на уређају за симулирање летења обухвата главне отказе авионских система и поступке у вези с отказима који су се десили у претходне три године;
 - (ii) при извођењу обуке у авиону, отказ мотора мора да буде симулиран;
 - (iii) обука на авиону и уређају за симулирање летења може да се комбинује са провером стручности;
 - (3) Обука за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде
 - (i) обука за руковање може да се комбинује са провером руковања сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде и спроведи се у авиону или на одговарајућем уређају за обуку;
 - (ii) годишњи програм обуке за руковање сигурносном опремом и опремом која се користи у случају нужде обухвата:
 - (A) стварну употребу прслука за спасавање;
 - (B) стварну употребу заштитне опреме за дисање;
 - (B) стварно руковање апаратима за гашење пожара;
 - (Г) упутства о месту где се опрема налази и употребу опреме за спасавање и сигурносне опреме која се налази у авиону;
 - (Д) упутства о месту где се излази налазе и употребу излаза;
 - (Ђ) безбедносне поступке;
 - (iii) Програм обуке која се спроводи сваке треће године обухвата:
 - (A) стварно руковање излазима;
 - (B) приказ руковања тобоганом;
 - (B) стварно гашење стварног или симулираног пожара употребом опреме за гашење пожара која се налази у авиону, изузев апарата који садрже халон или гашење пожара на други начин ако то одобри ваздухопловна власт;
 - (Г) утицај дима у затвореном простору и стварна употреба одговарајуће опреме;
 - (Д) стварно или симулирано руковање пиротехничким средствима;
 - (Ђ) приказ употребе сплава за спасавање.
 - (4) Обука за руковођење посадом (*CRM*)
 - (i) елементи *CRM* морају бити саставни део свих фаза периодичне обуке.

- (ii) програм обуке по специфичним модулима мора да буде дефинисан тако да све главне теме *CRM* обуке буду обрађене у периоду који не прелази 3 године, и то:
 - (А) људска грешка и поузданост, ланац грешке, препознавање грешке и спречавање грешке;
 - (Б) сигурносна култура у оквиру компаније, *SOP*, организациони чиниоци;
 - (В) стрес, управљање стресом, замор и пажња;
 - (Г) усвајање информација и поступање по њима, свесност ситуације, управљање стресом;
 - (Д) доношење одлука;
 - (Ђ) комуникација и координација у летачкој кабини и ван летачке кабине;
 - (Е) вођство и тимско понашање, заједничко деловање;
 - (Ж) аутоматизација и употреба аутоматизације;
 - (З) специфичности које се односе на тип авиона;
 - (И) разматрање појединачних случајева;
 - (Ј) додатна подручја на која треба обратити пажњу, а која су одређена у оквиру програма превенције удеса и програма сигурности лета (видети *OPS 1.037*);
 - (iii) авио-превозник је дужан да пропише поступке којима ажурира периодичне програме за *CRM*. Измена програма мора да се изврши најкасније у периоду од 3 године. Измена програма обухвата резултате добијене на основу *CRM* спроведених процена посаде и податке који су од раније били познати у оквиру програма спречавања удеса и програма сигурности летења.
- (б) Периодична провера - периодична провера обухвата:
- (1) проверу стручности коју врши авио-превозник
 - (i) провера стручности коју врши авио-превозник обухвата следеће маневре:
 - (А) прекинуто полетање ако је уређај за симулирано летење на располагању, а у другим случајевима само вежбе покрета;
 - (Б) полетање са отказом мотора између брзина *V1* и *V2* или чим то сигурносни разлози дозволе;
 - (В) прецизни инструментални прилаз до минимума, с отказом једног мотора, код вишемоторних авиона;
 - (Г) непрецизни прилаз до минимума;
 - (Д) неуспели инструментални прилаз од минимума с отказом једног мотора, код вишемоторних авиона;
 - (Ђ) слетање с отказом једног мотора. Код једномоторних авиона захтева се вежба принудног слетања.
 - (ii) ако се изводе маневри с отказом мотора, квар мотора мора да буде симулиран.
 - (iii) поред провера прописаних у (i)(А) до (Ђ), захтеви за продужење или обнову овлашћења за тип авиона морају да буду испуњени сваких дванаест месеци и могу да се комбинују са провером стручности коју врши авио-превозник;
 - (iv) за пилота који лети само *VFR* летове, провере прописане у (i)(В) до (Д), могу да се изоставе, изузев у случају прилаза и одлета вишемоторним авионом, са отказом једног мотора.
 - (v) проверу стручности коју врши авио-превозник мора да обави испитивач за овлашћења на типу авиона.

- (2) Провера употребе сигурносне опреме и опреме која се користи у случају нужде. Елементи који се проверавају су они који су били предмет обуке у складу са (а)(3);
- (3) Линијске провере.
- (i) линијске провере морају да потврде способност члана летачке посаде да лет на линији може да обави на задовољавајући начин, укључујући поступке пре и после лета и употребу опреме, као што је одређено у оперативном приручнику;
 - (i) летачка посада мора да буде оцењена у вештини руковођења посадом у складу са методологијом прихватљивом за ваздухопловну власт која је утврђена у оперативном приручнику. Сврха ове оцене је да:
 - (А) обезбеди повратну информацију посади (групну или индивидуалну) како би се одредила поновна обука;
 - (Б) се унапреди систем *CRM* обуке;
 - (ii) *CRM* оцена самостално не треба да се користи као разлог неуспешно обављене линијске провере.
 - (iii) ако су пилотима додељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они морају да буду проверени на обе дужности;
 - (v) линијске провере морају да се обаве у авиону;
 - (vi) линијске провере мора да обави вођа ваздухоплова кога је именовао авио-превозник и који је прихватљив за ваздухопловну власт. Лице које спроводи линијску проверу, а које је описано у OPS 1.965(а)(4)(ii), треба да буде обучено за *CRM* и да су његове вештине за *CRM* оцењене. То лице треба да користи седиште намењено за посматрача. У дуголинијском саобраћају за који се планира додатни члан летачке посаде, лице које врши линијску проверу може да обавља послове пилота ослобођеног дужности у фази крстарења и није присутно у пилотској кабини у току полетања, одласка, почетка крстарења, понирања, прилаза и слетања. Његова *CRM* оцена заснива се на посматрању у току информисања пре уласка у авион, информисања у кабини, информисања у летачкој кабини и у фазама лета када је присутан у летачкој кабини авиона.

Додатак 2 OPS 1.965

Периодична обука и провера – оператори система

- (а) Периодична обука и провера за операторе система мора да задовољи захтеве за пилота и друге додатне специфичне дужности, изузев оних ставки које се не односе на операторе система.
- (б) Периодична обука и провера за операторе система мора, кад год је то могуће, да буде спроведена истовремено са периодичном обуком и провером пилота.
- (в) Линијску проверу мора да обави вођа ваздухоплова кога је именовао авио-превозник и који је прихватљив за ваздухопловне власти, инструктор или испитивач за овлашћење на типу за операторе система.

Додатак 1 OPS 1.968

Оспособљеност пилота да ради на било ком пилотском седишту

- (а) Вође ваздухоплова чије дужности од њих захтевају да раде на десном седишту и обављају дужности другог пилота или вође ваздухоплова од којих се захтева да спроводе обуку или испитују са десног седишта, морају да заврше додатну обуку и проверу, као што је одређено у оперативном приручнику, истовремено са

проверама стручности, како је прописано у OPS 1.965(б). Додатна обука мора да обухвати најмање следеће:

- (1) отказ мотора у току полетања;
 - (2) прилаз и продужавање из неуспелог прилаза с отказом једног мотора;
 - (3) слетање с отказом једног мотора;
- (б) Када се маневри с отказом једног мотора изводе на авиону, квар мотора мора да се симулира.
- (в) При управљању са десног седишта, провере које су прописане у OPS за рад са левог седишта морају да буде ваљане и важеће.
- (г) Пилот који замењује вођу ваздухоплова мора да демонстрира, истовремено са проверама стручности од стране авио-превозника прописанима у OPS 1.965(б), извођење аутоматских радњи и поступака који нису сталан посао пилота којег замењује. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због употребе аутоматског пилота) вежба може да се изведе са било ког седишта.
- (д) Пилот, изузев вође ваздухоплова, који седи на левом седишту мора да демонстрира извођење аутоматских радњи и поступака, истовремено са проверама стручности, како је прописано у OPS 1.965(б), што би у другим условима било у одговорности вође ваздухоплова који ради као пилот који не лети. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због коришћења аутоматског пилота), вежба може да се изведе са било ког седишта.

Додатак 1 OPS 1.978

Алтернативни програм обуке и програм обучености

- (а) Авио-превозников алтернативни програм обуке *ATQP* може применити следеће захтеве који се односе на обуку и обученост:
- (1) OPS 1.450 Додатак 1 OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости;
 - (2) OPS 1.945 Прелазна обука и провера и Додатак 1 OPS 1.945;
 - (3) OPS 1.950 Обука за разлике и упознавање;
 - (4) OPS 1.955 (б) – предложени вођа ваздухоплова;
 - (5) OPS 1.965 Периодична обука и провера и Додаци 1 и 2 OPS 1.965;
 - (6) OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанти авиона и Додатак 1 OPS 1.980;
- (б) Садржај *ATQP* – алтернативне обуке:
- (1) документација која дефинише обим и захтеве програма;
 - (2) анализа задатака како би се одредили задаци које треба анализирати у погледу:
 - (i) знања;
 - (ii) захтеваних вештина;
 - (iii) обуке која се заснива на додатној вештини
 - (iv) одговарајуће показатеље понашања.
 - (3) Планови и програми наставе – структура и садржај плана наставе одређује се анализом задатака и обухвата циљеве провере обучености, укључујући када и како се ови циљеви постижу. Ваздухопловна власт мора да прихвати план и програм рада.
 - (4) Посебан програм обуке за:
 - (i) Сваки тип, односно класу авиона у оквиру *ATQP*;
 - (ii) Инструкторе (*CRI/SFI/TRI*) и друго особље које се бави обуком летачког особља;
 - (iii) Испитиваче (*CRE/SFE/TRE*) треба да обухвати стандардизацију инструктора и испитивача;

- (5) Повратну спрегу информација са циљем потврде и побољшања плана и програма наставе како би се потврдило да је програм задовољавајућег нивоа
- (6) Метод оцењивања летачке посаде, како у току прелазне обуке, тако и у току периодичне обуке и провере. Процес оцењивања обухвата оцену догађаја као дела *LOE*. Метод оцењивања мора да буде усаглашен са OPS 1.965;
- (7) Интегрисан систем контроле квалитета који обезбеђује усаглашеност са процесима и поступцима програма наставе.
- (8) Процес којим је описан метод који се користи ако програми праћења и процене не обезбеђују усаглашеност са утврђеним стандардима провере обучености и оспособљености чланова летачке посаде.
- (9) Програм анализе и праћења података
- (в) Примена – авио-превозник је дужан да развије стратегију процене и примене програма, прихватљиву за ваздухопловне власти, при чему је потребно да се испуне следећи захтеви:
 - (1) Процес примене се састоји из следећих фаза:
 - (i) Случај сигурности који поткрепљује ваљаност:
 - (А) Измењених стандарда за обуку и оспособљавање када се упореде са стандардима који су постигнути у складу са OPS 1 пре увођења *ATQP*.
 - (Б) Нових метода обуке који су примењени као део *ATQP*. Ако надлежни орган одобри, авио-превозник може да одреди одговарајући метод који се разликује од формалног случаја сигурности:
 - (ii) Анализа задатка како се захтева ставом (б)(2), како би авио-превозник дефинисао програм циљне обуке и, с тим у вези, циљеве те обуке.
 - (iii) Период рада током којег се врши прикупљање и анализа информација у циљу ефикасности случаја сигурности или сличног и потврде анализе задатка. Током овог периода авио-превозник наставља са радом у складу са захтевима OPS 1 који претходе увођењу *ATQP*. Трајање овог периода треба да буде усаглашено са ваздухопловном влашћу.
 - (2) По испуњењу наведеног захтева, авио-превозник добија дозволу за спровођење обуке и оспособљавања према *ATQP*.

Додатак 1 OPS 1.980

Управљање више од једног типа или варијанти авиона

- (а) Ако члан летачке посаде лети на више од једне класе, типа или варијанте авиона наведених у JAR-FCL и доданим поступцима за класу авиона са једним пилотом и/или JAR-FCL и одговарајућим процедурама за авион са једним пилотом, али не са једним овлашћењем уписаним у дозволу, авио-превозник мора да се усагласи са следећим:
 - 1. члан летачке посаде не сме да управља са више од:
 - (i) три типа или варијанте авиона са клипним мотором, или
 - (ii) три типа или варијанте турбоелисних авиона; или
 - (iii) једнога типа или варијанте турбоелисног авиона и једног типа или варијанте авиона са клипним мотором; или
 - (iv) једног типа или варијанте турбоелисног авиона и било ког авиона посебне класе.

2. OPS 1.965 за сваки тип или варијанту авиона којим се управља, изузев ако је авио-превозник демонстрирао одређене поступке и/или оперативна ограничења која су прихватљива за ваздухопловне власти.
- (б) Ако члан летачке посаде лети на више типова или варијанти авиона са једним или више овлашћења уписаних у дозволи, као што је одређено у JAR-FCL и додатних процедура за авион са више чланова посаде, авио-превозник је дужан да обезбеди:
1. да најмањи број допуне летачке посаде, одређен у оперативном приручнику, буде исти за сваки тип или варијанту авиона којима треба да управља;
 2. да члан летачке посаде не лети на више од два типа или варијанти авиона за које је потребно посебно овлашћење;
 3. само једним авионом из овлашћења у дозволи може да управља у једном лету, изузев ако авио-превозник утврди поступке за обезбеђење одговарајућег времена за припрему.
- Напомена: у случајевима када је више од једног овлашћења уписано у дозволи, видети наведено у (в) и (г).
- (в) Ако члан летачке посаде управља већим бројем типова или варијанти авиона наведених у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион којим може да управља један члан посаде и авион којим управља вишечлана посада, али не у оквиру једног овлашћења уписаног у дозволи, авио-превозник мора да се усагласи са:
1. (б)(1), (б)(2) и (б)(3);
 2. (г).
- (г) Ако члан посаде управља са више од једног типа или варијанти авиона наведених у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион са вишечланом посадом, али не у оквиру једног овлашћења уписаног у дозволи, авио-превозник је дужан да испуни:
- (1) услове наведене у (б)(1), (б)(2) и (б)(3);
 - (2) пре коришћења привилегије два овлашћења у дозволи:
 - (i) чланови летачке посаде морају да обаве две узастопне провере стручности од стране оператора и морају да имају 500 сати на одређеним дужностима у посади која обавља јавни авио-транспорт код истог авио-превозника;
 - (ii) ако пилот стекне искуство код авио-превозника и користи привилегије два овлашћења уписана у дозволи и буде унапређен у вођу ваздухоплова код истог авио-превозника на једном од тих типова авиона, најмање потребно искуство на дужности вође ваздухоплова је шест месеци и 300 сати, при чему пилот мора да обави две узастопне провере стручности пре него што буде поновно способан за коришћење два овлашћења из дозволе;
 - (3) Пре почетка обуке за и летења на другом типу или варијанти авиона, чланови летачке посаде морају да проведу три месеца и 150 сати летења на основном авиону, који мора да укључују најмање једну проверу стручности;
 - (4) по завршетку почетне линијске провере на новом типу, 50 сати летења или 20 сектора мора да буде остварено искључиво на авионима са овлашћењем за нови тип.
 - (5) OPS 1.970 за сваки тип којим се управља, изузев ако ваздухопловна власт одобри употребу кредита у складу са прописаним у тачки (7).
 - (6) Период током којег се захтева искуство летења на линији на свакоме типу авиона мора да буде утврђено у оперативном приручнику;
 - (7) Ако се тражи одобрење за кредит да би се скратила обука и провера и умањили захтеви за скорашње искуство између типова авиона, авио-превозник је дужан да покаже ваздухопловним властима које ставке, због сличности, није потребно понављати на сваком типу или варијанти авиона;

- (i) OPS 1.965(б) захтева две провере стручности превозника сваке године. Када се одобри кредит, у складу са тачком (7), провере стручности авио-превозника наизменично се изводе на два типа авиона. Свака провера стручности превозника чини проверу стручности за други тип поновно важећом. Под условом да период између лиценцираних провера стручности не прелази оно означено у JAR-FCL за сваки тип, захтеви JAR-FCL мора да буду задовољени. Поред тога, релевантна и одобрена периодична обука мора да буде одређена у оперативном приручнику;
- (ii) OPS 1.965(в) захтева једну линијску проверу сваке године. Ако се одобри кредит, у складу са тачком (7), линијске провере треба да се наизменично изводе на типовима или варијантама авиона; свака линијска провера чини линијску проверу за други тип или варијанту авиона поновно важећом;
- (iii) годишња обука и провера за хитну и сигурносну опрему мора да обухвати све захтеве за сваки тип;
- (8) OPS 1.965 за сваки тип или варијанту авиона којом се управља, изузев ако ваздухопловна власт није одобрила кредит у складу са прописаним у тачки (7).
- (e) Ако члан летачке посаде управља комбинацијом типова или варијанти авиона као што је дефинисано у JAR-FCL и доданих процедура које се односе на авион са једним чланом посаде и JAR-FCL и додатних процедура за авионе са вишечланом посадом, авио-превозник је дужан да демонстрира да су специјални поступци и/или оперативна ограничења одобрени у складу са OPS 1.980 (г).

ОДЕЉАК О - КАБИНСКА ПОСАДА

OPS 1.988 Област примене

Члан кабинске посаде мора да испуњава прописане услове из овог одељка, као и друге стандарде који су повезани са обезбеђењем прописаног нивоа сигурности. Члан кабинске посаде је члан посаде, изузев члана летачке посаде, који, у интересу сигурности путника, обавља дужности које му одреде авио-превозник и вођа ваздухоплова.

OPS 1.989 Препознатљивост

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде носи униформу коју одреди авио-превозник, како би био јасно препознатљив путницима као члан кабинске посаде.
- (б) Друго особље (медицинско особље, особље које обавља послове везане за безбедност, пратиоци деце, техничко особље, забављачи и преводиоци који обављају послове у путничкој кабини у току лета) може да носи униформу ако такво особље испуњава захтеве из овог одељка, као и све друге захтеве прописане овим правилником. У другим случајевима ово особље не сме да носи униформу да не би путнике довело у ситуацију да их не разликују од чланова кабинске посаде.

OPS 1.990 Број и састав кабинске посаде

- (а) Авион чији је највећи одобрени број путничких седишта 19 и више, којим се превози бар један путник, мора да има најмање једног члана кабинске посаде, у интересу сигурности путника, како је то одређено оперативним приручником.
- (б) Минимални број чланова кабинске посаде је:
 - (1) по један члан на сваких 50 или остатак до 50 уграђених путничких седишта која се налазе у истој кабини авиона;
 - (2) једнак броју чланова кабинске посаде који врше евакуацију путника из авиона или за које се претпоставља да учествују у евакуацији. Изузетно, ако је највећи одобрени број путничких седишта мањи од броја евакуисаних лица за најмање 50, број чланова кабинске посаде може да буде смањен за један на сваких 50 седишта.
- (в) Ваздухопловна власт, може, у изузетним околностима, захтевати да се број чланова посаде увећа за додатне чланове кабинске посаде.
- (г) У непредвиђеним околностима број чланова кабинске посаде може бити смањен, под условом да је:
 - (1) број путника смањен у складу са поступцима који су утврђени у оперативном приручнику;
 - (1) по завршетку лета достављен извештај ваздухопловној власти.
- (д) Чланови кабинске посаде који раде самостално и/или раде са делимичним радним временом морају испунити захтеве из овог одељка, укључујући и захтев који се односи на укупан број типова или варијанти авиона на којима члан кабинске посаде може да лети, а који је прописан у OPS 1.1030.

OPS 1.995 Минимални захтеви

Члан кабинске посаде мора да испуни следеће услове:

- (а) да има најмање 18 година;
- (б) да има лекарско уверење којим се потврђује да је здравствено способан за обављање дужности утврђених у оперативном приручнику;

- (в) да има основну обуку прописану у OPS 1.1005 и да поседује потврду о завршеној обуци из области сигурности;
- (г) да је успешно завршио прелазну обуку и обуку за разлике прописану у OPS 1.1010;
- (д) да заврши периодичну обуку прописану у OPS 1.1015;
- (ђ) да је оспособљен за обављање својих дужности према поступцима прописаним у оперативном приручнику.

OPS 1.1000 Старији чланови кабинске посаде

- (а) Ако се кабинска посада састоји од више чланова, авио-превозник је дужан да одреди старијег члана кабинске посаде који је одговоран вођи ваздухоплова. Ако се захтева један члан кабинске посаде, онда је тај члан уједно и старији члан кабинске посаде.
- (б) Старији члан кабинске посаде је одговоран вођи ваздухоплова за спровођење и координацију уобичајених поступака, као и поступака у случају нужде. Ако у току турбуленције старији члан кабинске посаде не добије упутства од чланова летачке посаде, може да прекине обављање послова који нису у вези са сигурношћу и да обавести чланове летачке посаде о нивоу турбуленције, као и да предложи да се упали знак обавезног везивања. По престанку турбуленције, чланови кабинске посаде дужни су да изврше проверу путничке кабине и других делова авиона.
- (в) Старији члан кабинске посаде може да буде лице које поседује најмање једногодишње искуство као активни члан кабинске посаде и које је завршило одговарајућу обуку која обухвата:
 1. претполетно информисање (брифинг):
 - (i) рад у својству члана посаде;
 - (ii) одређивање дужности члановима кабинске посаде;
 - (iii) анализа лета, типа авиона, опреме, подручја у коме ће се летети, врсте лета и категорија путника (нарочито особа са смањеном покретљивошћу, деце до две године и болесника који морају да користе носила);
 2. сарадњу чланова посаде:
 - (i) дисциплина, одговорност и ланац руковођења;
 - (ii) значај координације и комуникације;
 - (iii) неочекивана онеспособљеност члана летачке посаде;
 3. упознавање са захтевима авио-превозника и прописима који се односе на:
 - (i) упознавање путника са поступцима у случају ванредне ситуације и нужде и са одштампаним упутствима;
 - (ii) обезбеђивање елемената у бифеу;
 - (iii) обезбеђење ручног пртљага;
 - (iv) електронску опрему;
 - (v) поступке у случају пуњења авиона горивом ако се путници налазе у авиону;
 - (vi) турбуленцију;
 - (vii) документацију.
 4. утицај људског фактора и управљање радом чланова посаде;
 5. извештавање о удесима и незгодама;
 6. ограничења у погледу времена летења и радног времена;
- (г) Авио-превозник је дужан да утврди поступак за одређивање старијег члана кабинске посаде у случају да првобитно одређени старији члан кабинске посаде није у могућности да обавља своје дужности. Поступак мора бити прихватљив за ваздухопловну власт.

- (д) Обука за управљање радом чланова посаде (*CRM*): авио-превозник је дужан да обезбеди да све одговарајуће теме, наведене у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), буду укључене у обуку, према нивоу који је дефинисан у колони (ђ).

OPS 1.1002 Летови који се обављају са једним чланом кабинске посаде

- (а) Члан кабинске посаде на летовима са једним чланом кабинске посаде може да буде лице:
- (1) које је завршило додатну обуку (уз ону која се захтева сходно OPS 1.1005 и OPS 1.1010) која обухвата:
- (i) одговорност вође ваздухоплова за спровођења сигурносних поступака и поступака у случају нужде;
 - (ii) координацију и комуникацију са члановима летачке посаде и поступке које је потребно предузети у случају понашања путника које може да угрози сигурност;
 - (iii) упознавање са захтевима авио-превозника и прописима;
 - (iv) документацију;
 - (v) извештавање о удесима и незгодама;
 - (vi) ограничења у погледу времена летења и радног времена;
- (2) које је остварило најмање 20 сати летења или 15 сектора на летовима који служе за упознавање авиона. Летови за упознавање се обављају под надзором искусног члана кабинске посаде за одређени тип авиона.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је члан кабинске посаде, на летовима са једним чланом кабинске посаде, оспособљен за обављање дужности у кабини авиона, а према поступцима прописаним у оперативном приручнику.

OPS 1.1005 Основна обука везана за сигурност

(видети Додатак 1 OPS 1.1005)

(видети Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (а) Члан кабинске посаде мора, пре започињања прелазне обуке, да заврши основну обуку. Програм основне обуке мора да буде у складу са Додатком 1 OPS 1.1005..
- (б) Основну обуку, по дискреционој одлуци ваздухопловних власти, може да врши:
- (1) авио-превозник
 - непосредно или
 - посредно, преко центра за обуку који врши обуку за потребе авио-превозника.
 - (2) овлашћени центар за обуку.
- (в) Програм и садржај основне обуке морају да испуњавају прописане услове и морају да буду претходно одобрени од стране ваздухопловне власти;
- (г) Члановима кабинске посаде који заврше основну обуку везану за сигурност, потврду о завршеној основној обуци, по дискреционој одлуци ваздухопловне власти, издаје ваздухопловна власт, авио-превозник или овлашћени центар за обуку.
- (д) Ако је ваздухопловна власт издала одобрење авио-превознику или овлашћеном центру за обуку да члану кабинске посаде издаје потврду о обуци везаној за сигурност, на таквој потврди мора јасно да буде истакнуто одобрење које је издала ваздухопловна власт.

OPS 1.1010 Прелазна обука и обука за разлике

(видети Додатак 1 OPS 1.1010)

(видети Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (а) Члан кабинске посаде, пре преузимања дужности, мора да заврши одговарајућу прелазну обуку и обуку за разлике, како је прописано у оперативном приручнику:
 - 1. Прелазна обука мора бити завршена:
 - (i) пре него што први пут буде одређен за члана кабинске посаде;
 - (ii) пре него што први пут буде одређен за члана кабинске посаде на другом типу авиона.
 - 2. Обука за разлике мора бити завршена:
 - (i) пре него што први пут буде одређен за члана кабинске посаде на другој варијанти авиона;
 - (ii) пре него што први пут буде одређен за члана кабинске посаде на типу авиона који има другачију опрему или има исту опрему другачије смештену или су поступци у уобичајеним ситуацијама и ситуацијама у случају нужде различити у односу на тип или варијанту авиона на којем тренутно лети.
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди садржај обуке за тип авиона или другу варијанту истог типа авиона, узимајући у обзир претходну обуку члана кабинске посаде која је уписана у досије о обуци, као што је наведено у OPS 1.1035.
- (в) Не доводећи у питање одредбу OPS 1.995 (в), могу се комбиновати релевантни делови основне обуке (OPS 1.1005) и прелазне обуке и обуке за разлике.
- (г) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - 1. да се прелазна обука врши у складу са Додатком 1 OPS 1.1010;
 - 2. да прелазна обука и, ако је потребно, обука за разлике, обухвати коришћење опреме за принудне поступке, поступке у уобичајеним ситуацијама и поступке у случају нужде који се примењују за одређени тип или варијанту авиона. Прелазна обука се врши на одговарајућем уређају за обуку или на авиону.
- (д) Члан кабинске посаде, пре првог ступања на дужност, мора да заврши компанијску обуку за унапређење потенцијала посаде, као и обуку за унапређење потенцијала посаде која се односи на тип авиона, као што је прописано у Додатку 1 OPS 1.1010 (к). Чланови кабинске посаде који су летели као чланови кабинске посаде, а нису претходно завршили компанијску обуку за унапређење потенцијала посаде, морају да заврше ту обуку пре прве следеће периодичне обуке и провере, у складу са прописаним у Додатку 1 OPS 1.1010(к), укључујући и обуку која се односи на тип авиона.

OPS 1.1012 Лет за упознавање авиона

Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан кабинске посаде, по завршетку прелазне обуке, пре него што почне да лети као члан минималног захтеваног броја кабинске посаде, сходно одредбама OPS 1.990, обави летове ради упознавања авиона.

OPS 1.1015 Периодична обука

(Видети Додатак 1 OPS 1.1015 и Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- (а) Члан кабинске посаде мора да заврши периодичну обуку која се односи на дужности које има у уобичајеним и ванредним ситуацијама и вежбе које се односе на тип авиона или варијанту истог типа авиона на којима лети, у складу са Додатком 1 OPS 1.1015;
- (б) Програм периодичне обуке обухвата теоријску и практичну обуку, као и појединачну практичну обуку, како је прописано у Додатку 1 OPS 1.1015 и мора га одобрити ваздухопловна власт;
- (в) Потврда о завршеној периодичној обуци и провери која се захтева на основу OPS 1.1025 издаје се са роком важења од 12 месеци, а рок почиње да тече од дана њеног издавања. Рок важења потврде издате у последња три месеца важења претходне потврде почиње да тече даном престанка важења претходне потврде.

OPS 1.1020 Освежење знања

(видети Додатак 1 OPS 1.1020)

- (а) Члан кабинске посаде који у току важења потврде о завршеној обуци није обављао летачке дужности више од шест месеци, као што је прописано у OPS 1.1025 (б)3, мора да обави обуку освежења знања, као што је наведено у оперативном приручнику и прописано у Додатку 1 OPS 1.1020;
- (б) Члан кабинске посаде који у последњих шест месеци није обављао дужности члана кабинске посаде на одређеном типу авиона, пре него што почне да обавља дужности на томе типу, мора да:
 - 1. обави обуку освежење знања за одређени тип авиона;
 - 2. обави лет на два сектора у циљу упознавања.

OPS 1.1025 Провера

- (а) У току или по завршетку обуке члана кабинске посаде прописане у OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 и 1.1020, авио-превозник је дужан да обави проверу његове стручности. Проверу спроводе лица прихватљива за ваздухоплову власт.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави проверу, и то:
 - 1. основна обука: видети Додатак 1 OPS 1.1005;
 - 2. прелазна обука и обука за разлике: видети Додатак 1 OPS 1.1010;
 - 3. периодична обука: видети Додатак 1 OPS 1.1015;
 - 4. обука освежења знања: видети Додатак 1 OPS 1.1020.

OPS 1.1030 Услови за летење на више типова или варијанти авиона

- (а) Члан кабинске посаде може да лети на највише три типа авиона. Изузетно, уз одобрење ваздухопловних власти, члан кабинске посаде може да лети на четири типа авиона, под условом да су за најмање два типа авиона:
 - 1. поступци у уобичајеним ситуацијама и поступци у случају нужде исти;
 - 2. опрема која се користи при извођењу поступака у случају нужде, поступци у уобичајеним ситуацијама и поступци у случају нужде слични.
- (б) У смислу прописаног у (а), варијанте једног типа авиона сматрају се различитим типовима авиона ако нису слични у погледу :
 - 1. евакуације путника из авиона,

2. локације и врсте преносне опреме авиона која се користи у ванредним ситуацијама и у случају нужде,
3. поступака у ванредним ситуацијама и поступака у случају нужде за одређени тип авиона.

OPS 1.1035 Евиденција о обуци

Авио-превозник је дужан да:

1. води евиденцију о спроведеној обуци и проверама које су прописане у OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 и 1.1025;
2. чува копије потврда о обукама чланова посаде;
3. чува записе о садржају прелазне, периодичне и обуке за разлике и лекарска уверења чланова посаде;
4. да члану кабинске посаде омогући увид у записе о свим његовим основним и прелазним обукама, обукама за разлике, као и о проверама.

Додатак 1 OPS 1.1005

Основна обука

Основна обука се састоји од:

- (а) Обуке у вези са појавом пожара и дима која обухвата:
 1. оспособљавање кабинске посаде да делује брзо у ситуацијама које су последица пожара и дима, као и за откривање узрока пожара;
 2. упознавање са значајем тренутног обавештавања летачке посаде и предузимања мера неопходних за координацију и помоћ када су откривени дим или пожар;
 3. упознавање са потребом честог проверавања потенцијално ризичних места за појаву пожара, укључујући тоалете и детекторе дима;
 4. класификацију пожара, средстава за гашење пожара и поступка у случају појаве пожара, технику примене агенаса за гашење пожара, последице неправилне употребе и последице употребе апарата за гашење пожара у авиону;
 5. поступке земаљских служби у ванредним ситуацијама на аеродромима.
- (б) Обуке за преживљавање у води – Обука за преживљавање у води обухвата упознавање опреме за плутање на води и њену употребу. Пре првог лета авионом који има чамце за спасавање или сличну опрему, неопходно је да члан кабинске посаде обави обуку за употребу те опреме, укључујући и њено коришћење у води.
- (в) Обуке за преживљавање – Обука за преживљавање мора да буде примерена подручју изнад или у које се лети (нпр. поларна област, пустиња, џунгла, море и сл.).
- (г) Медицинских аспекта и прве помоћи – Медицинска и обука прве помоћи обухвата:
 1. упутство за медицинске аспекте, прву помоћ и употребу опреме за прву помоћ, садржај прве помоћи и опрему за хитне медицинске случајеве (лекарска торба);
 2. прву помоћ у вези с обуком за преживљавање и одговарајућом хигијеном;
 3. психолошке ефекте летења са посебним нагласком на хипоксију.
- (д) Поступање с путницима – Обука за поступање с путницима обухвата:
 1. препознавање путника који су под дејством алкохола или дрога и агресивних путника, као и поступање с њима;
 2. контролу над путницима и методе за мотивисање путника за евакуацију из авиона;

3. упознавање са прописима за смештај ручног пртљага (укључујући и опрему за послужење у кабини) и упознавање са ризиком да ручни пртљак постане опасност за путнике у кабини, да омета приступ опреми и излазима на авиону и да оштети опрему која се користи за поступке у случају нужде;
 4. упознавање значаја правилног размештања путника у складу са масом и равнотежом авиона. Посебна пажња мора да се посвети размештању лица са смањеном покретљивошћу;
 5. упознавање са пословима које треба обавити у случају неочекиване турбуленције, укључујући обезбеђење кабине;
 6. мере које треба подузети када се у кабини превозе живе животиње;
 7. обуку за превоз опасних материја, као што је прописано у Одељку Р;
 8. безбедносне поступке, укључујући одредбе Одељка С.
- (ђ) Обуке за комуникацију између чланова посаде авиона – Обука треба да истакне значај ефективне комуникације између кабинске и летачке посаде укључујући технику, заједнички језик и терминологију.
- (е) Обуке везане за поштовање дисциплине и одговорности - Члан кабинске посаде мора да заврши обуку која се односи на:
1. значај обављања дужности у складу са оперативним приручником;
 2. сталну способност и оспособљеност члана кабинске посаде за обављање својих послова, са нагласком на време летења, ограничење радног времена и времена одмора;
 3. ваздухопловне прописе који се тичу кабинске посаде и улогу ваздухопловних власти;
 4. опште познавање ваздухопловне терминологије, теорије летења, поступака са путницима, метеорологије и подручја летења;
 5. претполетна упутства кабинској посади и информације у вези са дужностима чланова кабинске посаде, а које су у вези са сигурношћу у путничкој кабини;
 6. важност ажурирања докумената и приручника;
 7. важност препознавања тренутка када члан кабинске посаде треба да отпочне евакуацију и друге поступке у случају нужде;
 8. значај послова који се односе на сигурност, одговорност и потребу да се делује брзо и ефективно у случајевима опасности;
 9. контаминацију површина авиона и његову обавезу да о томе обавести летачку посаду.
- (ж) Концепт унапређења потенцијала посаде (*CRM*)
- (i) Члан кабинске посаде мора да заврши уводну обуку унапређења потенцијала посаде пре него што почне да обавља своје дужности. Чланови кабинске посаде који су већ били на летачким дужностима у јавном авио-транспорту, а нису претходно завршили уводну обуку концепта унапређења потенцијала посаде, морају да је заврше до поновне обуке и провере;
 - (ii) Елементи обуке који су наведени у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015, у табели 1, колона (а) морају да буду обрађени према нивоу из колоне (б) – Уводна обука концепта унапређења потенцијала посаде;
 - (iii) Обуку врши најмање један инструктор за концепт унапређења потенцијала посаде.

Додатак 1 OPS 1.1010

Прелазна обука и обука за разлике

- (а) Опште одредбе – авио-превозник мора да обезбеди да:
1. прелазну обуку и обуку за разлике врше оспособљена лица;

2. се прелазна обука и обука за разлике врши на одређеној локацији, уз употребу целокупне опреме за поступке у случају нужде и опреме за преживљавање која се налази у авиону, као и свих уобичајених, ванредних и процедура у случају нужде које важе за одређени тип, варијанту и конфигурацију авиона за који се врши обука.
- (б) Обука у вези са појавом пожара и дима
1. Члан кабинске посаде мора да заврши што реалнију практичну обуку за коришћење противпожарне опреме, укључујући заштитну одећу која је иста као заштитна одећа која се налази у авиону. Обука обухвата:
 - (i) појединачну обуку сваког члана кабинске посаде за гашење пожара у авиону, с тим да изузев халон противпожарне боце, може да се користи и неко друго средство за гашење пожара;
 - (ii) употребу заштитне опреме за дисање у затвореном простору са симулираним димом.
- (в) Поступци са вратима и излазима
1. руковање и отварање свих типова и варијанти излаза у уобичајеним случајевима, у случају нужде, као и у случају када не ради систем за отварање врата и излаза. Обука се врши на авиону или на одговарајућим уређајима за обуку;
 2. коришћење алтернативних излаза (нпр. прозори пилотске кабине).
- (г) Обука за употребу тобогана за евакуацију – авио-превозник мора да обезбеди да члан кабинске посаде изврши:
1. спуштање низ тобоган за евакуацију са висине која одговара висини кабине авиона;
 2. да је тобоган уграђен на авиону или на одговарајућем уређају за обуку;
 3. спуштање низ тобоган ако је висина са које треба да се изврши евакуација путника већа од оне са које је извршено претходно спуштање.
- (д) Поступци при евакуацији и поступци у другим ванредним ситуацијама
1. обука за евакуацију у случају опасности обухвата препознавање планиране или непланиране евакуације на земљи или на води. Обука обухвата препознавање ситуација када су излази неупотребљиви или је опрема за евакуацију неисправна;
 2. члан кабинске посаде треба да буде оспособљен да правилно поступа у случају:
 - (i) пожара у току лета и откривање узрока пожара;
 - (ii) јаке ваздушне турбуленције;
 - (iii) изненадне декомпресије и употребе преносне кисеоничке опреме члана кабинске посаде;
 - (iv) у случајевима других опасности у току лета.
- (ђ) Контрола над масом путника
- Обука садржи практичне аспекте контроле над масом путника у различитим случајевима опасности на одређеном типу авиона.
- (е) Онеспособљеност члана летачке посаде да управља авионом
- Сваки члан кабинске посаде, изузев ако је минимални број чланова летачке посаде већи од два, мора да буде обучен да пружи помоћ у случају неочекиване онеспособљености члана летачке посаде и да управља механизмом пилотског седишта и наслона. Обука за употребу кисеоничке опреме у пилотској кабини и обука за коришћење пилотских листа провере, сходно стандардној оперативној процедури (*SOP*), обухвата и практичну демонстрацију.
- (ж) Употреба опреме за принудне поступке

Члан кабинске посаде треба да има што реалнију обуку и да буде упознат где се налази опрема која се користи у случају извођења поступака у случају нужде, као и са начином њене употребе. Обука обухвата употребу:

1. тобогана, а ако нису уграђени аутоматски тобогани и употребу свих припадајућих трака;
 2. чамаца за спасавање и тобогана као пловних објеката, укључујући и припадајућу опрему која се налази у чамцу;
 3. појасева за спасавање, појасева за спасавање деце до 2 године старости и пливајуће јастуке;
 4. фиксног кисеоничког система;
 5. кисеоника за пружање прве помоћи;
 6. апарата за гашење пожара;
 7. противпожарне секире или гвоздене полуге;
 8. светла за случај опасности, укључујући и батеријске лампе;
 9. комуникационе опреме, укључујући и мегафоне;
 10. комплета за преживљавање, укључујући њихов садржај;
 11. пиротехничких средства (права или средстава за обуку);
 12. сандучета за прву помоћ, лекарске торбе за поступке у случају нужде и њихов садржај;
 13. друге опреме која се користи при спровођењу поступака у случају нужде.
- (з) Информисање путника/Демонстрација поступака и коришћења опреме у случају нужде
Обука у циљу припреме путника у уобичајеним ситуацијама и у случају нужде врши се у складу са OPS 1.285.
- (и) ако авио-превозник обавља летове у тропским и субтропским климатским областима, обука мора да обухвати начин избегавања инфективних болести
- (ј) Концепт унапређења потенцијала посаде:
1. члан кабинске посаде мора да заврши компанијску обуку која се односи на концепт унапређења потенцијала посаде која садржи елементе наведене у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), који морају да буду обрађени до нивоа из колоне (ц) пре него што започне исти курс за одговарајући тип авиона и периодичну обуку концепта унапређења потенцијала посаде.
 2. Прелазна обука обухвата елементе наведене у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), до нивоа из колоне (г) - Концепт унапређења потенцијала посаде за тип авиона.
 3. Компанијску обуку концепта унапређења потенцијала посаде која се односи на тип авиона врши најмање један инструктор за концепт унапређења потенцијала посаде.

Додатак 1 OPS 1.1015

Периодична обука

Авио-превозник мора да обезбеди да:

- (а) периодичну обуку врше стручна лица.
- (б) се практична обука врши сваких 12 месеци. Програм практичне обуке обухвата:
 1. поступке у случају нужде, укључујући и онеспособљеност члана летачке посаде да обавља своју дужност;
 2. поступке за евакуацију, укључујући технике контроле над масом путника;
 3. практичне вежбе за отварање излаза и излаза намењених за евакуацију путника;

4. упознавање са местом на којем се налази опрема за принудне поступке и руковање том опремом;
 5. медицинске аспекте и прву помоћ, садржај сандучета за прву помоћ и лекарске торбе;
 6. размештај ручног пртљага;
 7. безбедносне процедуре;
 8. примере незгода и удеса из праксе;
 9. контаминацију површина авиона и обавезу члана кабинске посаде да о томе обавести летачку посаду;
 10. концепт унапређења потенцијала посаде који се врши:
 - (i) за елементе наведене у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015, у складу са табелом 1, колона (а), обука се врши сваке три године, до нивоа из колоне (д).
 - (ii) од стране инструктора за концепт унапређења потенцијала посаде који одређује садржај.
 - (iii) од стране најмање једног инструктора ако се обука састоји из више делова.
- (в) Периодична обука се врши у периоду који није дужи од три године и такође обухвата:
1. коришћење и отварање излаза и излаза у случају нужде у уобичајеној ситуацији, ванредној ситуацији, и у ситуацији када не ради систем за отварање врата и излаза. Обука се врши на авиону или одговарајућем уређају за обуку;
 2. коришћење алтернативних излаза (нпр. прозори пилотске кабине);
 3. практичну обуку за коришћење противпожарне опреме која се налазе у авиону. Обука обухвата:
 - (i) појединачну обуку сваког члана кабинске посаде за гашење пожара у авиону, с тим да, изузев халон противпожарне боце, може да се користи и неко друго средство за гашење пожара;
 - (ii) употребу заштитне опреме за дисање у затвореном простору са симулираним димом.
 4. употребу пиротехничких средстава (правих или за обуку);
 5. употребу чамца за спасавање или чамца тобогана.
 6. Сваки члан кабинске посаде, изузев ако је минимални број чланова летачке посаде већи од два, мора да буде обучен да пружи помоћ у случају неочекиване онеспособљености члана летачке посаде и да управља механизмом пилотског седишта и наслона. Обука за употребу кисеоничке опреме у пилотској кабини и обука за коришћење пилотских листа провере, сходно стандардној оперативној процедури (*SOP*), обухвата и практичну демонстрацију.

Додатак 1 OPS 1.1020

Обука за освежавање знања

Обуку за освежење знања врше одговарајуће оспособљена лица. Обука садржи:

1. поступке у случају нужде, укључујући и онеспособљеност члана летачке посаде;
2. поступке евакуације путника из авиона, укључујући и технике контроле над масом путника;
3. коришћење и отварање излаза и излаза у случају нужде у уобичајеној ситуацији, ванредној ситуацији, и у ситуацији када не ради систем за отварање врата и излаза. Ово укључује и поступке примене снаге неопходне за употребу тобогана у случају евакуације путника. Обука мора да се обави на авиону или одговарајућем уређају за обуку.

4. показну вежбу која укључује употребу свих излаза, укључујући и излазе који се налазе у летачкој кабини авиона;
5. упознавање са местом на којем се налази опрема за принудне поступке, укључујући и опрему за кисеоник, прслуци за спасавање, преносива опрема за кисеоник, као и преносива заштитна опрема која се користи за дисање.

Додатак 2 OPS 1.1005/1.1010/11015

Обука

1. Садржај обуке концепта унапређења потенцијала посаде, са методологијом и терминологијом, мора да буде наведен у оперативном приручнику.
2. Табела 1 садржи елементе концепта унапређења потенцијала посаде морају да буду укључени у обуку.

Табела број 1

Елементи обуке	Уводни CRM курс	CRM обука авио-превозника	CRM обука за тип авиона	Годишња периодична CRM обука	Обука за старијег члана кабинске посаде
(а)	(б)	(в)	(г)	(д)	(ђ)
ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ					
Људски фактор у ваздухопловству Упутства која се односе на CRM принципе и циљеве	Детаљно	Није потребна	Није потребна	Није потребна	Преглед
Људске могућности и границе					
СА СТАНОВИШТА ЧЛАНА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ					
Свест, поузданост, ставови, навике, самопоуздање, људска грешка	Детаљно	Није потребна	Није потребна	Преглед (трогодишњи циклус)	Није потребна
Стрес и управљање стресом					
Умор и опрезност					
Самопоуздање					
Свесност ситуације, прибављање информација и њихова обрада					
СА СТАНОВИШТА ПОСАДЕ					
Уочавање и спречавање грешке	Није потребно	Детаљно	У складу са типом авиона	Преглед (трогодишњи циклус)	Обимнија (у складу са обавезама старијег члана кабинске посаде)
Упознавање других лица са ситуацијом, прибављање информација и њихова обрада					
Организација посла					
Комуникација и сарадња свих чланова посаде, културолошке разлике					
Управљање, сарадња, доношење одлука, поверавање задатака					
Лична и колективна одговорност, доношење одлука и предузимање мера					
Руковођење људским фактором у погледу путника: контрола гужве, стрес, решавање конфликтних ситуација, медицински фактори					
Специфичности које се односе на типове авиона (ускотрупни и широкотрупни, једна или више кабина.) састав посаде и број путника		Није потребна	Детаљно		
СА СТАНОВИШТА АВИО-ПРЕВОЗНИКА					
Уобичајено поступање авио- превозника у погледу сигурности, SOP, организациони фактори, фактори у вези са врстом саобраћаја	Није потребно	Детаљно	У складу са типовима авиона	Преглед (трогодишњи циклус)	Обимнија (у складу са обавезама старијег члана кабинске посаде)
Комуникација и сарадња са оперативним особљем и земаљским службама					
Извештавање о угрожавању сигурности у путничкој кабини					
Случајеви из праксе (видети напомену)		Потребна		Потребна	

Напомена: колина (г) - ако примери из праксе за одређени тип авиона нису доступни, разматрају се примери из праксе који одговарају врсти летења.

Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Медицински аспекти и обука за пружање прве помоћи

- (a) Медицински аспекти и обука за пружање прве помоћи обухватају следеће предмете:
1. Физиологија лета, укључујући потребе за кисеоником и хипоксију;
 2. Хитне медицинске поступке у ваздухопловству у случају:
 - (a) астме;
 - (ii) гушења;
 - (iii) срчаног напада;
 - (iv) реакције на стрес и алергијске реакције;
 - (v) шока;
 - (vi) шлога;
 - (vii) епилепсије;
 - (viii) шећерне болести;
 - (ix) мучнине проузроковане летом;
 - (x) хипервентилације;
 - (xi) узнемирености гастро-интестиналног тракта;
 - (xii) порођаја
 3. Практично кардио-пулмолошко оживљавање у авиону и коришћење специјалне лутке.
 4. Основни курс прве помоћи и обука преживљавања обухвата:
 - (i) губитак свести;
 - (ii) опекотине;
 - (iii) повреде;
 - (iv) преломи и повреде меког ткива.
 5. Здравље и хигијена у току лета обухватају:
 - (i) ризик при контакту са инфективним болестима, посебно на летовима у тропске и суптропске области. Извештавање о инфективним болестима, заштита од инфекција, избегавање тровања водом и храном;
 - (ii) хигијена у кабини;
 - (iii) смрт у кабини;
 - (iv) руковање медицинским отпадом;
 - (v) дезинфекција авиона;
 - (vi) указивање на опрезност, психолошки аспекти болести, физиологија сна, метаболички ритам и промена временске зоне.
 6. Коришћење одговарајуће авионске опреме, укључујући садржај опреме за прву помоћ, медицинску помоћ у ванредним ситуацијама, кисеоник за прву помоћ, медицинска опрема за ванредне ситуације.

ОДЕЉАК П – ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

OPS 1.1040 Опште одредбе о оперативном приручнику

- (а) Оперативни приручник мора да садржи инструкције и информације које су неопходне оперативном особљу за обављање њихових дужности.
- (б) Садржај оперативног приручника, укључујући све додатке и измене, не сме да буде у супротности са условима наведеним у уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС) и условима наведеним у одговарајућим прописима. Оперативни приручник мора да прихвати или да одобри ваздухопловна власт.
- (в) Оперативни приручник мора да буде припремљен на енглеском језику, а авио-превозник може да га преведе и на други језик.
- (г) Ако је неопходно да авио-превозник изради нови оперативни приручник или поједине његове делове, мора их ускладити са условима наведеним под в).
- (д) Оперативни приручник може да се састоји од више делова.
- (ђ) Оперативном особљу мора да буде омогућен приступ копијама сваког дела оперативног приручника који се односи на њихове дужности. Авио-превозник је дужан да за сваког члана посаде обезбеди посебан примерак оперативног приручника или само делове А и Б оперативног приручника који су за њих релевантни.
- (е) Оперативни приручник треба да буде допуњен или измењен тако да садржи ажурне инструкције и информације. Оперативно особље мора да буде упознато са изменама које се односе на њихове дужности.
- (ж) Лице које поседује примерак оперативног приручника или његових одговарајућих делова треба да уредно уноси измене и допуне које добије од авио-превозника.
- (з) Измене и допуне оперативног приручника морају да буду достављене ваздухопловним властима, пре њиховог ступања на снагу. Ако се измена или допуна односи на део оперативног приручника који подлеже одобравању или прихватању, потребно је да и измена или допуна буду прихваћене, односно одобрене пре него што ступе на снагу. Ако је у интересу сигурности потребно хитно допунити или изменити оперативни приручник, допуне или измене могу одмах да буду објављене и примењене, с тим да се истовремено мора поднети ваздухопловним властима захтев за њихово прихватање, односно одобрење.
- (и) Оперативни приручник мора да се допуни или измени ако то захтевају ваздухопловне власти.
- (ј) Подаци преузети из других одобрених докумената морају да буду адекватно наведени у оперативном приручнику. Авио-превозник може да пропише и строже услове и поступке.
- (к) Садржај оперативног приручника мора да омогући да он буде једноставан за употребу. Концепт оперативног приручника мора да буде такав да узима у обзир људски фактор.
- (л) Оперативни приручник или његови делови, поред штампаног примерка, могу да буду и у неком другом облику, ако је то одобрено. У том случају мора да се омогући да оперативни приручник буде приступачан, употребљив и поуздан.
- (љ) Коришћење краће верзије оперативног приручника не ослобађа авио-превозника од захтева наведених у OPS 1.130.

OPS 1.1045 Структура и садржај оперативног приручника

(видети Додатак 1 OPS 1.1045)

- (а) Основна структура оперативног приручника:

Део А Опште одредбе. Овај део треба да садржи оперативна упутства и поступке који су неопходни за сигурно летење, а не односе се на одређени тип авиона.

Део Б Поступци за коришћење авиона. Овај део треба да садржи упутства и поступке који су неопходни за сигурно летење, а односе се на одређени тип авиона. Разлике између типова, варијанти или појединачних авиона које користи авио-превозник морају да се узму у обзир.

Део Ц Инструкције и информације о рутама и аеродромима. Овај део треба да садржи упутства и информације које се односе на област летења.

Део Д Обука. Овај део треба да садржи упутства за обуку особља у циљу сигурног летења.

- (б) Садржај оперативног приручника мора да буде у складу са Додатком 1 OPS 1.1045 и да одговара подручју на коме се лети и врсти летова.
- (в) Структура оперативног приручника мора да буде прихватљива за ваздухопловне власти.

OPS 1.1050 Летачки приручник авиона

Авио-превозник је дужан да за сваки авион који користи чува важећи одобрени летачки приручник авиона или други одговарајући документ.

OPS 1.1055 Налог за лет

- (а) Авио-превозник је дужан да у облику налога за лет чува следеће податке о сваком лету:
 1. ознаке регистрације авиона;
 2. датум;
 3. имена чланова посаде;
 4. дужности чланова посаде;
 5. место поласка;
 6. место доласка;
 7. време поласка;
 8. време доласка;
 9. време летења;
 10. врсту лета;
 11. незгоде и опажања;
 12. потпис вође ваздухоплова (или другог, одговарајућег лица).
- (б) Ако су потребне информације доступне кроз другу документацију, ваздухопловна власт може да одобри авио-превознику да не чува налог за лет или његове саставне делове.
- (в) Унети подаци морају да буду тачни и да буду трајно забележени.

OPS 1.1060 Оперативни план лета

- (а) Оперативни план лета мора да садржи:
 1. ознаке регистрације авиона;
 2. тип и варијанту авиона;
 3. датум лета;
 4. број лета;
 5. имена чланова посаде;
 6. дужности чланова посаде;
 7. место поласка;

8. време поласка (стварно време одласка, време полетања);
 9. место доласка (планирано и стварно);
 10. време доласка (стварно време слетања и време доласка);
 11. врсту лета (*ETOPS*, *VFR*, прелет итд.);
 12. руту и делове руте са тачкама, растојањима, временом и путањом;
 13. планирану брзину крстарења и времена летења између навигацијских/путних тачака и предвиђено и стварно време прелета;
 14. сигурне висине и минимални нивои;
 15. планиране висине и нивои лета;
 16. прорачун горива (запис провере горива у лету);
 17. гориво у авиону приликом покретања мотора;
 18. алтернативна одредишта и, где је примењиво, алтернативне аеродроме за полетање и на рути, укључујући податке наведене у тачкама 12, 13, 14 и 15;
 19. одобрење *ATS* плана лета;
 20. прорачуне измена плана у лету;
 21. потребне метеоролошке податке.
- (б) Из оперативног плана лета могу да се изоставе подаци који су садржани у другој документацији или подаци који нису значајни за ту врсту лета.
- (в) Оперативни план лета и његова примена морају да буду описани у оперативном приручнику.
- (г) Подаци који су унети у оперативни план лета морају да буду тачни и да су трајно забележени.

OPS 1.1065 Рок чувања докумената

Документација која се односи на сваки лет чува се у роковима који су прописани у Додатку 1 OPS 1.1065.

OPS 1.1070 Приручник организације за обезбеђивање континуиране пловидбености

Авио-превозник је дужан да води и чува одобрени приручник организације за обезбеђивање континуиране пловидбености (*Continuing Airworthiness Management Exposition -CAME*), како је прописано у Делу М – М.А 704.

OPS 1.1071 Техничка књига авиона

Авио-превозник је дужан да води техничку књигу авиона, како је прописано у Делу М – М.А. 306.

Додатак 1 OPS 1.1045

Садржај оперативног приручника

Оперативни приручник мора да садржи следеће:

А. ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

0 ВОЂЕЊЕ И КОНТРОЛА ОПЕРАТИВНОГ ПРИРУЧНИКА

0.1 Увод:

- (а) изјава да је приручник у складу са прописима и са условима наведеним у уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта;

- (б) изјава да приручник садржи оперативне инструкције којих се особље мора придржавати;
- (в) листа и кратки опис различитих делова, њихов садржај, применљивост и употреба;
- (г) објашњења, значење појмова и израза потребних за коришћење приручника.

0.2 Систем измена и допуна:

- (а) подаци о лицу одговорном за издавање и уношење измена и допуна;
- (б) евиденција о изменама и допунама, са датумом уноса и датумом ступања на снагу;
- (в) изјава да руком писане измене и допуне нису дозвољене, изузев у ситуацијама које захтевају хитну допуну или измену у интересу сигурности;
- (г) опис система за означавање страна и њиховог датума важења;
- (д) листа важећих страна;
- (ђ) обележавање измена (на страницама текста, на картама и на дијаграмима);
- (е) привремене измене;
- (ж) опис система дистрибуције оперативног приручника и његових измена и допуна.

1 ОРГАНИЗАЦИЈА И ОДГОВОРНОСТИ

- 1.1 Организациона структура: опис организационе структуре, укључујући општу организациону шему компаније и посебну организациону шему летачке и земаљске делатности; организациона шема мора да прикаже везу између организационе јединице која се бави летачком и земаљском делатношћу и осталих организационих јединица у компанији; хијерархијска структура у организацији и поступци извештавања између организационих јединица, одељења итд, који се односе на сигурност летења;
- 1.2 Именовани руководиоци: име руководиоца одговорног за летачке послове, систем одржавања, обуку посаде и земаљске послове, као што је прописано у OPS 1.175(з); опис њихових функција и одговорности;
- 1.3 Одговорност и обавезе руководећег оперативног особља: опис обавеза, одговорност и овлашћења руководећег оперативног особља који се односе на сигурност летења и усаглашеност са одговарајућим прописима;
- 1.4 Овлашћења, обавезе и одговорности вође ваздухоплова: изјава која одређује овлашћења, обавезе и одговорности вође ваздухоплова.
- 1.5 Овлашћења, обавезе и одговорност осталих чланова посаде, изузев вође ваздухоплова.

2 ОПЕРАТИВНО УПРАВЉАЊЕ И НАДЗОР

- 2.1 Надзор авио-превозника над обављањем саобраћаја: опис система којим авио-превозник врши надзор над обављањем саобраћаја (видети OPS 1.175 (е)). Систем мора да прикаже како се врши надзор над сигурношћу летења и оспособљеношћу особља, а нарочито морају да буду описани поступци који се односе на:
 - (а) важење дозволе и овлашћења;
 - (б) стручност оперативног особља;
 - (в) анализу и чување евиденције, летачких докумената, додатних информација и података.
- 2.2 Систем за објављивање додатних оперативних упутстава и информација: опис начина за објављивање информација које могу да буду оперативне природе, али

- представљају допуну информација из оперативног приручника; начин коришћења ових информација, као и одговорност за њихово објављивање.
- 2.3 Програм сигурности летења и превенције удеса: опис главних аспеката програма сигурности летења.
 - 2.4 Оперативна контрола: опис поступака и одговорности за спровођење оперативне контроле у погледу сигурности летења.
 - 2.5 Овлашћења ваздухопловних власти: опис овлашћења ваздухопловних власти и упутства особљу у циљу олакшања вршења инспекцијског надзора од стране овлашћених лица ваздухопловних власти.

3 СИСТЕМ КВАЛИТЕТА

Опис усвојеног система квалитета укључује:

- (а) политику квалитета;
- (б) опис организације система квалитета;
- (в) поделу обавеза и одговорности.

4. САСТАВ ПОСАДЕ

- 4.1 Састав посаде. Објашњење методе за одређивање састава посаде, узимајући у обзир следеће:
 - (а) тип авиона који се користи;
 - (б) област у којој се лет изводи и врсту лета;
 - (в) фазу лета;
 - (г) минималан број чланова посаде и планирано време летења;
 - (д) искуство (укупно и на типу авиона), скорашње искуство и оспособљеност чланова посаде;
 - (ђ) одређивање вође ваздухоплова и поступака који се односе на одмор вође ваздухоплова или других чланова посаде (видети Додатак 1 OPS 1.940);
 - (е) одређивање старијег члана кабинске посаде и поступака који се односе на одмор старијег члана кабинске посаде или другог члана кабинске посаде.
- 4.2 Одређивање вође ваздухоплова: правила за одређивање вође ваздухоплова.
- 4.3 Онеспособљеност чланова летачке посаде: упутства о преносу овлашћења у случају онеспособљености летачке посаде.
- 4.4 Летење на више типова авиона: изјава у којој се наводи који се авиони сматрају истим типом, ради:
 - (а) планирања летачке посаде;
 - (б) планирања кабинске посаде.

5. ПОТРЕБНА ОБУЧЕНОСТ

- 5.1 Опис потребних дозвола, овлашћења, обучености (нпр. за руте и аеродроме), искуства, обуке, провере и обнове знања оперативног особља за извршавање дужности. При одређивању, неопходно је узети у обзир тип авиона, врсту лета и састав посаде.
- 5.2 Летачка посада
 - (а) вођа ваздухоплова;
 - (б) пилот који замењује вођу ваздухоплова;
 - (в) други пилот;
 - (г) пилот под надзором;
 - (д) оператор система;
 - (ђ) летење на више типова или варијанти авиона.

- 5.3 Кабинска посада
- (а) старији члан кабинске посаде;
 - (б) остали чланови кабинске посаде:
 - (i) захтевани члан кабинске посаде;
 - (ii) додатни члан кабинске посаде и члан кабинске посаде на летовима за упознавање;
 - (в) летење на више типова или варијанти авиона.
- 5.4 Особље за обуку, проверу и надзор:
- (а) за летачку посаду;
 - (б) за кабинску посаду.
- 5.5 Остало оперативно особље

6. МЕРЕ ЗДРАВСТВЕНЕ ЗАШТИТЕ ПОСАДЕ

- 6.1 Мере здравствене заштите посаде: одговарајући прописи и упутства за здравствену заштиту чланова посаде, који се односе на:
- (а) алкохол и друга опојна пића;
 - (б) наркотике;
 - (в) дроге;
 - (г) таблете за спавање;
 - (д) фармацеутске препарате;
 - (ђ) вакцинацију;
 - (е) дубоко роњење;
 - (ж) давање крви;
 - (з) мере предострожности у вези са исхраном пре и у току лета;
 - (и) спавање и одмор;
 - (j) хируршке интервенције.

7. ОГРАНИЧЕЊА ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА

- 7.1 Ограничење времена летења, радног времена и захтеви у вези одмора: шема коју је авио-превозник израдио у складу са Одељком Q .
- 7.2 Прекорачење ограничења времена летења и радног времена и/или смањење времена одмора: услови под којима може да се прекорачи време летења, радно време или смањи време одмора, као и поступци извештавања о овим изменама.

8. ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ

- 8.1 Упутства за припрему лета:
- 8.1.1 Минималне висине лета. Опис методе за одређивање и примену минималних висина, која укључује:
- (а) поступак за утврђивање минималне висине лета за летове који се обављају према правилима за визуелно летење;
 - (б) поступак за утврђивање минималне висине лета за летове који се обављају према правилима за инструментално летење;
- 8.1.2 Критеријум и одговорности за издавање сагласности за употребу аеродрома, узимајући у обзир захтеве из Одељака Д, Е, Ф, Г, Х, И и Ј;
- 8.1.3 Методе за утврђивање оперативних минимума аеродрома: метода за одређивање оперативних минимума аеродрома за *IFR* летове, у складу са OPS 1, Одељак Е мора да буде заснована на поступку којим се одређује општа видљивост или видљивости дуж полетно-слетне стазе, као и стварна

- видљивост процењена од стране пилота, општа видљивост и видљивост дуж полетно-слетне стазе из метео извештаја.
- 8.1.4 Оперативни минимуми на рути за *VFR* летове или *VFR* делове лета и ако се користе једномоторни авиони, упутства за избор руте према конфигурацији терена који омогућава сигурно принудно слетање.
- 8.1.5 Приказ и примена оперативних минимума за аеродроме и за руте.
- 8.1.6 Тумачење метеоролошких података: објашњење метеоролошких прогноза и извештаја за област летења, укључујући тумачење израза.
- 8.1.7 Одређивање количине горива, мазива и воденог метанола: методе којима се одређује и прати количина горива, мазива и воденог метанола; упутства о мерењу и расподели флуида којима се узимају у обзир околности до којих може да дође током лета, укључујући могућност промене плана у лету или квара једне или више погонских група авиона; начин чувања документације о гориву и мазиву.
- 8.1.8 Маса и положај тежишта:
- (а) дефиниције;
 - (б) методе, поступци и одговорности за припрему и прихватање прорачуна масе и положаја тежишта;
 - (в) политика коришћења стандардних или стварних маса;
 - (г) метод за одређивање применљиве масе путника, пртљага и терета;
 - (д) применљива маса путника и пртљага за различите врсте летова и типове авиона;
 - (ђ) упутства за прихватање документације којом је извршен прорачун масе и положаја тежишта авиона;
 - (е) поступак у случају измене у последњем тренутку;
 - (ж) специфична тежина горива, мазива и воденог-метанола;
 - (з) поступак размештаја путника.
- 8.1.9 *ATS* план лета: поступак и одговорност за припрему и подношење *ATS* плана лета; Елементе које треба узети у обзир, укључујући начине подношења појединачних и понављајућих планова лета.
- 8.1.10 Оперативни план лета: поступак и одговорност за припрему и прихватање оперативног плана лета; коришћење оперативног плана лета, као и пример оперативног плана лета.
- 8.1.11 Техничка књига авиона: одговорност и коришћење техничке књиге авиона, као и пример документа.
- 8.1.12 Листа докумената, образаца и додатних информација који морају бити у авиону за време лета.
- 8.2 Упутства за опслуживање авиона на земљи.
- 8.2.1 Поступак за пуњење авиона горивом:
- (а) мере предострожности у току пуњења и истакања горива, укључујући поступке када је *APU* у раду или када је турбина у погону, а елиса је заочена;
 - (б) пуњење и истакање горива када се путници укрцавају, када су у авиону или када се искрцавају;
 - (в) мере предострожности које треба да се предузму да би се избегло мешање горива.
- 8.2.2 Поступак за опслуживање авиона, путника, и ствари: поступак додељивања седишта путницима и укрцавања и искрцавања путника, поступак утовара и истовара авиона; други поступци везани за сигурност и безбедност авиона док је на платформи. Поступци опслуживања односе се на:
- (а) прихват деце, болесних путника и особа са смањеном покретљивошћу;

- (б) превоз непожељних путника, депортованих лица или лица под пратњом (затвореника);
 - (в) дозвољене димензије и тежину ручног пртљага;
 - (г) утовар и обезбеђење ствари у авиону;
 - (д) посебан терет и разврставање одељака за утовар;
 - (ђ) распоред земаљске опреме;
 - (е) руковање авионским вратима;
 - (ж) сигурност на платформи која укључује заштиту од пожара, удар млаза мотора и усисавања;
 - (з) поступак покретања мотора, одласка и доласка на платформу, укључујући гурање и вучу авиона;
 - (и) сервисирање авиона;
 - (ј) документе и обрасце који се користе за опслуживање авиона;
 - (к) смештај више лица на седиште.
- 8.2.3 Поступак за одбијање укрцавања: поступак који обезбеђује да се не дозволи укрцавање у авион лицу које је видно под дејством алкохола или дроге (ово се не односи на болесне особе са одговарајућом негом).
- 8.2.4 Одлеђивање и спречавање залеђивања на земљи: опис одобрених поступака за одлеђивање и спречавање залеђивања авиона на земљи; опис типова и ефеката залеђивања и других контаминирајућих материја на авиону у току стајања, кретања на земљи или полетања; опис употребљених флуида који укључује:
- (а) одговарајуће или комерцијалне називе;
 - (б) карактеристике;
 - (в) утицаје на перформансе авиона;
 - (г) време дејства;
 - (д) мере предострожности у току употребе.
- 8.3 Летачки поступци
- 8.3.1 *VFR/IFR* правила: опис поступака за одобравање летова који се врше према правилима за визуелно летење (*VFR*), односно правилима за инструментално летење (*IFR*) или поступак по којем се врши измена правила летења.
- 8.3.2 Навигациони поступци: опис навигационих поступака према врсти и области летења, а који садрже:
- (а) стандардне навигационе поступке који укључују поступак за унакрсну проверу уноса преко тастатуре;
 - (б) *MNPS* и *POLAR* навигација и навигација у осталим означеним областима;
 - (в) *RNAV*;
 - (г) промене плана у лету;
 - (д) поступак у случају отказа система;
 - (ђ) *RVSM*.
- 8.3.3 Поступак подешавања висиномера и његова употреба:
- метарски висиномер и таблице конверзије;
 - *QFE* оперативне процедуре;
- 8.3.4 Поступак за употребу система за упозоравање на достизање висине лета и на одступање од задате висине лета.
- 8.3.5 Поступак за систем упозорења о опасном приближавању земљи/систем упозорења за избегавање терена: поступак и упутства за избегавање терена, укључујући ограничења за прилаз великим вертикалним брзинама у близини површине (услови у погледу обуке дати су у оперативном приручнику, у Делу Д 2.1)
- 8.3.6 Поступак за употребу *TCAS/ACAS* система.

- 8.3.7 Поступак за праћење количине горива у току лета.
- 8.3.8 Неповољни и потенцијално опасни метеоролошки услови: поступци летења у неповољним и потенцијално опасним метеоролошким условима и поступци којима се избегавају:
- (а) олује;
 - (б) залеђивање;
 - (в) турбуленција;
 - (г) смицање ветра;
 - (д) млазне струје;
 - (ђ) облаци вулканског пепела;
 - (е) тешке падавине;
 - (ж) пешчане олује;
 - (з) планински ваздушни таласи;
 - (и) значајне температурне инверзије.
- 8.3.9 Турбуленција у трагу: критеријум раздвајања авиона ради избегавања могуће турбуленције у трагу, узимајући у обзир типове авиона, услове ветра и локацију полетно-слетне стазе.
- 8.3.10 Чланови посаде на својим радним местима: обавеза чланова посаде да се налазе на додељеним местима или седиштима у току различитих фаза лета, као и поступак који се односи на одмор у летачкој кабини.
- 8.3.11 Коришћење сигурносних појасева за посаду и путнике: обавеза чланова посаде и путника да користе сигурносне појасеве и рамене појасеве у току различитих фаза лета.
- 8.3.12 Приступ пилотској кабини: услови за приступ пилотској кабини за лица која нису чланови летачке посаде; начин приступа овлашћених ваздухопловних инспектора.
- 8.3.13 Коришћење слободних седишта за посаду: услови и поступци за коришћење слободних седишта за посаду.
- 8.3.14 Онеспособљеност чланова посаде: поступци који се примењују у случају онеспособљености чланова посаде у лету; примери онеспособљености и начин препознавања онеспособљености.
- 8.3.15 Захтеви у погледу сигурности у путничкој кабини: поступци који морају да обухвате:
- (а) припрему кабине за лет, захтеве у току лета и припрема за слетање, укључујући поступак за обезбеђење кабине и бифеа;
 - (б) поступак којим се обезбеђује да путници седе на местима на којима могу да на најбољи начин помогну у случају хитне евакуације и да не ометају евакуацију из авиона;
 - (в) поступци за укрцавање и искрцавање путника;
 - (г) поступци приликом пуњења/истакања горива док су путници у авиону, док се укрцавају или искрцавају;
 - (д) конзумирање цигарета у авиону.
- 8.3.16 Поступци информисања путника: садржај, начин и време информисања путника у складу са OPS 1.285.
- 8.3.17 Поступци за употребу опреме за откривање космичке или соларне радијације: употреба опреме и бележење читавања, укључујући мере које треба да се предузму у случају прекорачења граничних вредности наведених у оперативном приручнику; поступци у случају да је донета одлука о понирању или промени руте, укључујући поступке пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (ATS).
- 8.3.18 Поступци за коришћење ауто-пилота и аутоматско подешавање погонске групе.

- 8.4 Летење у условима смањене видљивости - *AWO*: опис оперативних поступака за летење у условима смањене видљивости (видети OPS 1, Одељак Д и Е).
- 8.5 *ETOPS*: опис поступака за обављање *ETOPS* летова.
- 8.6 Употреба Листе минималне исправности опреме и Листе одступања од прописане конфигурације авиона;
- 8.7 Некомерцијални летови: поступци и ограничења за:
- (а) летове на којима се врши обука;
 - (б) пробне летове;
 - (в) летове у циљу испоруке авиона;
 - (г) прелете;
 - (д) показне летове;
 - (ђ) прелете на друго одредиште, укључујући категорије лица која могу да се превозе на таквим летовима.
- 8.8 Захтеви у погледу количине и услова коришћења кисеоника
- 8.8.1 Потребна количина кисеоника и услови за његово коришћење;
- 8.8.2 Захтеви у вези коришћења кисеоника за:
- (а) летачку посаду;
 - (б) кабинску посаду;
 - (в) путнике.

9. ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ И ОРУЖЈЕ

- 9.1 Информације и упутства о превозу опасних материја обухватају:
- (а) одређење авио-превозника којим се изјашњава о превозу опасних материја;
 - (б) упутство за прихватање, означавање, руковање са опасним материјама, чување и раздвајање опасних материја;
 - (в) начин обавештења о незгодама и удесима;
 - (г) поступци у случају нужде приликом превоза опасних материја;
 - (д) дужности особља према OPS 1.1215;
 - (ђ) упутство за превоз запослених лица авио-превозника.
- 9.2 Услови за превоз ратног наоружања и опреме и спортског оружја.

10. БЕЗБЕДНОСТ

- 10.1 Упутства која се односе на мере безбедности која нису поверљиве природе, а која укључују овлашћења и одговорности оперативног особља. Поступци пријављивања противправних радњи извршених у авиону, као што су незаконито ометање, саботажа, претња бомбом, отмица и сл.
- 10.2 Опис превентивних мера безбедности и обука.

Напомена: делови упутстава који се односе на мере безбедности могу да се чувају као поверљиви документи

11. ПОСТУПЦИ, БЕЛЕЖЕЊЕ И ПРИЈАВЉИВАЊЕ ДОГАЂАЈА

Поступци за бележење и пријављивање догађаја. Овај део садржи:

- (а) дефиницију догађаја и одговорност учесника у догађају;
- (б) изглед образаца који се користе за извештавање о догађајима (или копије образаца), упутства за попуњавање, адресе на које се достављају обрасци и рок у коме се догађаји пријављују;
- (в) организационе јединице авио-превозника, ваздухопловних власти и других субјеката које треба обавестити у случају удеса, начин и редослед обавештавања;

- (г) поступци усменог обавештавања надлежне службе контроле летења о догађајима који укључују *ACAS RA*, опасност од удара птица и метеоролошке услове опасне за летење;
- (д) поступци за подношење писменог извештаја о незгодама у којима је учествовао пружалац услуга у ваздушном саобраћају, незгодама које су довеле до *ACAS RA*, незгодама изазваним ударима птица, опасним материјама и противправним радњама.
- (ђ) Поступак пријављивања мора да буде у складу са OPS 1.085(б) и 1.420; морају да постоје интерне процедуре пријављивања по којима поступају чланови посаде како би вођа ваздухоплова одмах био детаљно информисан о сваком догађају који је угрозио или је могао да угрози сигурност.

12. ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

Правила летења морају да обухвате:

- (а) правила за визуелно и правила за инструментално летење;
- (б) примену правила летења у зависности од области у којој се лети;
- (в) поступци за комуникацију, као и поступци у случају отказа система за комуникацију;
- (г) информације и упутства која се односе на пресретање цивилних авиона;
- (д) околности у којима је потребно одржавати радио-везу;
- (ђ) сигнале;
- (е) временски систем који се користи при летењу;
- (ж) одобрење за лет, придржавање плана лета и извештавање о положају;
- (з) визуелне знакове упозорења авиону који лети без одобрења у условно забрањеној, забрањеној или опасној зони или им прилази;
- (и) поступци за пилоте у случају да опазе удес или приме извештај о опасности;
- (ј) визуелне оријентире на земљи/у ваздуху које користе лица која су преживела удес, опис и употреба средстава за сигнализацију;
- (к) сигнали у случају ванредних ситуација и у случају нужде.

13. ЗАКУП ВАЗДУХОПЛОВА

Услови из уговора о закупу, процедуре и одговорност руководства.

Б КОРИШЋЕЊЕ ОДРЕЂЕНОГ ТИПА АВИОНА

Овај део оперативног приручника узима у обзир разлику између типова и варијанти авиона, према следећим елементима:

0 ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И ЈЕДИНИЦЕ МЕРЕ

0.1 Опште информације (нпр. димензије авиона), укључујући опис јединица мере које се користе при летењу одређеним типом авиона и табеле за конверзију.

1 ОГРАНИЧЕЊА

1.1 Опис оперативних ограничења обухвата:

- (а) захтеве за издавање уверења о типу (нпр. *CS-23*, *CS-25*, ICAO Анекс 16 (*CS-36* и *CS-34*) итд.);
- (б) конфигурацију путничке кабине за сваки тип авиона, укључујући скицу;
- (в) типове одобрених летова (нпр. *VFR/IFR*, *CAT II/III*, *RNP* тип, летови у познатим условима залеђивања итд.);

- (г) састав посаде;
- (д) масу и положај тежишта;
- (ђ) ограничења брзине;
- (е) енvelopу лета;
- (ж) ограничења јачине ветра, укључујући кретање на контаминираним полетно-слетним стазама;
- (з) ограничења перформанси за применљиве конфигурације;
- (и) нагиб полетно-слетне стазе;
- (ј) ограничења на влажним или контаминираним полетно-слетним стазама;
- (к) контаминација змаја;
- (л) ограничења система.

2 УОБИЧАЈЕНИ ПОСТУПЦИ

2.1 Уобичајени поступци и дужности додељене посади, одговарајуће листе провере, систем за коришћење листа провере и поступци координације летачке и кабинске посаде. Уобичајени поступци обухватају поступке:

- (а) пре лета;
- (б) пре полетања;
- (в) подешавања и провере висиномера;
- (г) рулања, полетања и пењања;
- (д) смањења буке;
- (ђ) крстарења и понирања;
- (е) прилаза, припреме за слетање и информисања;
- (ж) прилаза по правилима за визуелно летење (*VFR*);
- (з) прилаза по правилима за инструментално летење (*IFR*);
- (и) визуелног прилаза и кружења;
- (ј) неуспелог прилаза;
- (к) уобичајеног слетања;
- (л) после слетања;
- (љ) кретања по влажним и контаминираним полетно-слетним стазама.

3 ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ И ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ НУЖДЕ

3.1 Поступци у случају ванредне ситуације и поступци у случају нужде; дужности посаде; одговарајуће листе провере и систем за коришћење листа провере; поступци координације летачке и кабинске посаде.

Поступци у случају ванредних ситуација и у случају нужде односе се на:

- (а) онеспособљеност посаде;
- (б) вежбе у случају пожара и појаве дима;
- (в) летове у којима кабина није под притиском и летове у којима је кабина делимично под притиском;
- (г) прекорачење структурних ограничења, као што је слетање са масом већом од дозвољене;
- (д) прекорачење ограничења космичке радијације;
- (ђ) удар грома;
- (е) комуникацију у невољи и узбуђивање служби трагања и спасавања од стране контроле летења;
- (ж) отказ мотора;
- (з) отказ система;
- (и) упутство за скретање са руте у случају озбиљног техничког квара;

- (ј) упозорење о близини земље;
- (к) *TCAS* упозорење;
- (л) смицање ветра;
- (љ) принудно слетање на земљу/воду;
- (м) процедуре полетања у неподвижним околностима.

4 ПЕРФОРМАНСЕ АВИОНА

4.0 Подаци о перформансама авиона морају да буду лако доступни.

4.1 Подаци о перформансама авиона: подаци о перформансама авиона који указују на усаглашеност са захтевима који су садржани у OPS 1, Одељцима Ф, Г, Х и И, треба да обухвате:

- (а) ограничења пењања у полетању – маса, висина, температура;
- (б) дужину стазе за полетање (сува, влажна, контаминирана);
- (в) податке о путањи лета за прорачун надвишавања препрека и податке о путањи у полетању;
- (г) губитак градијента у пењању под нагибом;
- (д) ограничења пењања на рути;
- (ђ) ограничења пењања у прилазу;
- (е) ограничења пењања при слетању;
- (ж) дужину стазе за слетање (сува, влажна, контаминирана), укључујући утицај отказа система или уређаја у лету, ако то утиче на дужину стазе за слетање;
- (з) ограничења при кочењу;
- (и) брзине за различите етапе лета (имајући у виду стање полетно-слетне стазе).

4.1.1 Додатни подаци за летове који се обављају у условима залеђивања: треба да обухвате сваку одобрену перформансу која је у вези са дозвољеном конфигурацијом или са одступањем од конфигурације, као што је отказ система против проклизавања.

4.1.2 Ако у одобреном летачком приручнику авиона нису наведени подаци који се захтевају за одређену класу перформанси авиона, авио-превозник је дужан да у оперативном приручнику наведе одговарајуће податке који су прихватљиви за ваздухопловну власт. Оперативни приручник може и да се позива на одобрене податке садржане у летачком приручнику авиона, ако се ти подаци не користе често или у случају нужде.

4.2 Додатни подаци о перформансама. Додатни подаци о перформансама обухватају:

- (а) градијенте пењења са свим моторима;
- (б) податке за *Drift-down*;
- (в) дејство течности за одлеђивање и спречавање залеђивања;
- (г) лет са извученим стајним трапом;
- (д) прелет са отказом једног мотора, за авионе са три или више мотора;
- (ђ) летове обављене у складу са одредбама листе одступања од конфигурације.

5 ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА

5.1 Подаци неопходни за планирање пре и у току лета, укључујући факторе као што су планирана брзина и подешавање снаге; поступци за случај летова са отказом мотора, *ETOPS* (нарочито брзина крстарења са отказом једног мотора и максимална удаљеност до одговарајућег аеродрома одређене у складу са OPS 1.245) и летова на изолованим аеродромима.

5.2 Метод прорачуна количине горива која је потребна за различите фазе лета, у складу са OPS 1.255.

5.3. Подаци о перформансама за *ETOPS* критичну резерву горива и подручје летења, укључујући додатне податке на основу којих се вршио прорачун критичне резерве горива и подручја летења, заснован на одобреним подацима о перформансама авиона. Обавезни су следећи подаци:

а) детаљни подаци о перформансама са неисправним мотором, укључујући потрошњу горива у стандардним и нестандартним атмосферским условима и у функцији релативне брзине у односу на ваздух, као и подешавања снаге, који обухватају:

- (i) понирање у току лета, (укључује „*net performance*“), видети OPS 1.505;
- (ii) висину крстарења, укључујући 10 000 ft;
- (iii) чекање;
- (iv) способност одржавања висине (укључује „*net performance*“) и
- (v) неуспели прилаз.

б) детаљни подаци о перформансама авиона са свим моторима у раду, укључујући нормалну потрошњу горива у стандардним и нестандартним атмосферским условима и у функцији релативне брзине у односу на ваздух и подешавања снаге, који обухватају:

- (i) крстарење (висину крстарења, укључујући 10 000 ft);
- (ii) чекање;

в) подаци о било којим другим условима који су значајни за *ETOPS* летове, који могу изазвати знатно нарушавање перформанси, као што је нагомилавање леда на незаштићеним површинама авиона, *Ram Air Turbine (RAT) deployment, thrust – reverser deployment* итд.

Висине, релативне брзине у односу на ваздух, подешавање потиска и потрошња горива који се користе у одређивању области *ETOPS* летова за сваку комбинацију структура – мотор морају да одговарају терену и надвишавању препрека.

6 МАСА И ПОЛОЖАЈ ТЕЖИШТА

Упутства и подаци за прорачун масе и положаја тежишта обухватају:

- (а) систем прорачуна (нпр. индексни систем);
- (б) информације и упутства за попуњавање документације о маси и положају тежишта (документације која се попуњава ручно и на рачунару);
- (в) ограничења масе и положаја тежишта за све типове, варијанте или поједине авионе;
- (г) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта или индекс.

7 УТОВАР АВИОНА

Поступци за утовар и обезбеђење терета у авиону.

8 ЛИСТА ОДСТУПАЊА ОД ПРОПИСАНЕ КОНФИГУРАЦИЈЕ

Листа одступања од прописане конфигурације (*CDL*): ако је добијена од произвођача, ова листа узима у обзир типове и варијанте авиона који се користе и поступке који се примењују ако се авион отпрема на лет под условима његове *CDL*.

9 ЛИСТА МИНИМАЛНЕ ИСПРАВНОСТИ ОПРЕМЕ

Листа минималне исправности опреме мора да узме у обзир тип и варијанту авиона, врсту летова и подручје обављања летова. Листа минималне исправности опреме обухвата навигациону опрему и навигацијске перформансе за руту и област летења.

10 ОПРЕМА ЗА ПРЕЖИВЉАВАЊЕ И ОПРЕМА У СЛУЧАЈУ НУЖДЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ПОТРЕБЕ ЗА КИСЕОНИКОМ

- 10.1 Листа опреме за преживљавање коју је неопходно носити на рути којом се лети и поступци за проверу исправности ове опреме пре полетања; упутства за смештај, доступност и коришћење опреме за преживљавање и опреме у случају нужде и одговарајуће листе провере.
- 10.2 Поступци за одређивање потребне количине кисеоника и расположиве количине кисеоника: неопходно је узети у обзир врсту лета, број путника и могућу декомпресију кабине. Наведене информације морају да буду у облику који је једноставан за коришћење.

11 ПОСТУПЦИ ЗА ЕВАКУАЦИЈУ У СЛУЧАЈУ НУЖДЕ

- 11.1 Упутства за припрему евакуације у случају нужде, укључујући координацију посаде и одређивање места на коме се налазе .
- 11.2 Поступци за евакуацију у случају нужде: опис дужности свих чланова посаде за брзу евакуацију авиона и поступци који се односе на путнике у случају принудног слетања на земљу или воду.

12 СИСТЕМИ АВИОНА

Опис система авиона, припадајућих команди и показивача и оперативна упутства.

Ц УПУТСТВА И ИНФОРМАЦИЈЕ О РУТАМА И О АЕРОДРОМИМА

- 1 Упутства и подаци које се односе на комуникацију, навигацију и аеродроме, укључујући минималне нивое лета и висине лета за сваку руту, и оперативни минимуми за сваки аеродром који је планиран да се користи, укључујући:
- (а) минимални ниво/висину лета;
 - (б) оперативни минимум за аеродроме полетања, дестинације и алтернативне аеродроме;
 - (в) комуникацијске уређаје и навигацијска средства;
 - (г) податке о полетно-слетној стази и објектима на аеродрому;
 - (д) поступке прилаза, неуспелог прилаза и полетања, као и поступке смањења буке;
 - (ђ) поступке услед прекида комуникације;
 - (е) информације о служби трагања и спасавања у области над којом се лети;
 - (ж) опис ваздухопловних карата које морају да буду у авиону у зависности од врсте лета и руте на којој се лети, укључујући метод за проверу њихове ваљаности;
 - (з) податке о доступности ваздухопловних информација и *MET* служби;
 - (и) комуникацијски и навигациони поступци (*COM/NAV*) за лет на рути,
 - (ј) категоризацију аеродрома ради одређивања оспособљености летачке посаде;
 - (к) посебна ограничења аеродрома (ограничења перформанси и оперативни поступци итд.)

Д ОБУКА

- 1 План обуке и програми провере за оперативно особље којем су додељене оперативне дужности у вези с припремом за лет или са извршењем лета.
- 2 План обуке и програми провере садрже:
 - 2.1 За летачку посаду: све релевантне елементе обуке прописане у Одељцима Е и Н.
 - 2.2 За кабинску посаду: све релевантне елементе обуке прописане у Одељку О.
 - 2.3 За оперативно особље, укључујући чланове посаде:
 - (а) релевантне елементе обуке прописане у Одељку Р;
 - (б) релевантне елементе обуке прописане у Одељку С.
 - 2.4 За оперативно особље, изузев чланова посаде (нпр. диспечер, особље за опслуживање авиона итд): релевантне елементе обуке који се односе на њихове дужности, прописане у OPS 1.
- 3 Поступци
 - 3.1 Поступци за обуку и проверу.
 - 3.2 Поступци који се примењују у случају да особље не достигне потребне стандарде или их не одржава.
 - 3.3 Поступци који обезбеђују да се у току комерцијалног лета не симулирају ситуације у нужди, ванредне ситуације и поступци који се примењују у таквим ситуацијама, нити да се помоћу вештачких средстава симулирају инструментални метеоролошки услови (*ИМС*).
- 4 Опис документације која се чува и рок чувања (видети Додатак 1 OPS 1.1065)

Додатак 1 OPS 1.1065

Рок чувања документације

Документација која мора да буде доступна ваздухопловним властима чува се у прихватљивом облику, у роковима датим у следећим табелама.

Напомена: додатне информације које се односе на документацију о одржавању авиона су прописане у Делу М - М.А. 306(ц) – Систем техничке књиге авио-превозника

Табела 1 - Подаци који се користе за припрему и извршење лета

Подаци који се користе за припрему и извршење лета као што је прописано у OPS 1.135	
Оперативни план лета	3 месеца
Техничка књига авиона	24 месеца од последњег уноса
<i>NOTAM/AIS</i> документација за припрему за одређену руту ако је израђена од стране авио-превозника	3 месеца
Документација која се односи на масу и положај тежишта	3 месеца
Обавештење о посебним врстама робе, укључујући писано обавештење вођи ваздухоплова о присуству опасних материја	3 месеца

Табела 2 - Извештаји

Извештаји	
Налог за лет	3 месеца
Извештај са лета у коме је забележен догађај као што је предвиђено у OPS 1.420 или други догађај за који вођа ваздухоплова сматра да је потребно да се забележи	3 месеца
Извештај о прекорачењу радног времена или о скраћењу времена одмора	3 месеца

Табела 3 - Подаци који се односи на летачку посаду

Подаци о летачкој посади	
Време летења, радно време и време одмора	15 месеци
Дозволе	док је члан летачке посаде ангажован код авио-превозника
Прелазна обука и провера	3 године
Обука за вођу ваздухоплова (укључујући проверу)	3 године
Периодична обука и провера	3 године
Обука и провера за летење са било ког пилотског седишта	3 године
Скорашње искуство (OPS 1.970)	15 месеци
Оспособљеност за аеродроме и руте (према OPS 1.975)	3 године
Обука и оспособљеност за посебне летове када је прописано у OPS 1 (нпр. <i>ETOPS</i> , <i>CAT II/III</i> и др)	3 године
Одговарајућа обука за превоз опасних материја	3 године

Табела 4 - Подаци који се односе на кабинску посаду

Подаци о кабинској посади	
Време летења, радно време и време одмора	15 месеци
Основна обука, прелазна обука и обука за разлике (укључујући и проверу)	док је члан кабинске посаде ангажован код авио-превозника
Периодична обука и освежење знања (укључујући и проверу)	12 месеци након што члан кабинске посаде напусти посао код авио-превозника
Одговарајућа обука за превоз опасних материја	3 године

Табела 5 - Подаци који се односе на остало оперативно особље

Подаци о осталом оперативном особљу	
Подаци о обуци/обучености осталог особља за које се захтева одобрени програм обуке на основу OPS 1	Подаци о последње две обуке

Табела 6 - Остали подаци

Остали подаци	
Подаци о дозама космичког и соларног зрачења	12 месеци након што члан посаде напусти посао код авио-превозника
Подаци о систему квалитета	5 година
Товарни лист који прати превоз опасне материје	3 месеца после завршетка лета
Листа провере при прихвату опасних материја	3 месеца после завршетка лета

ОДЕЉАК Q ОГРАНИЧЕЊА РАДНОГ ВРЕМЕНА, ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА И ВРЕМЕНА ОДМОРА

OPS 1.1090 Циљеви и област примене

1. Авио-превозник је обавезан да пропише шему ограничења радног времена, времена лета и потребног одмора (*flight and duty time limitations and rest scheme*) (*FTL*) за чланове посаде.
2. Авио-превозник је дужан да обезбеди за сваки свој лет:
 - 2.1. шему ограничења радног времена, времена лета и потребног одмора у складу са:
 - (а) одредбама овог одељка; и
 - (б) другим додатним условима које, у сврху одржавања сигурности, пропише ваздухопловна власт у складу с одредбама овог одељка.
 - 2.2. да је лет планиран тако да се заврши у оквиру дозвољеног времена летачке дужности, узимајући у обзир време потребно за припрему лета (*pre-flight duties*), време лета и време проведено на земљи између летова (*turn-around times*).
 - 2.3. да је распоред радног времена (*duty roster*) припремљен и објављен довољно времена унапред, чиме се омогућава члановима посаде планирање адекватног одмора.
3. Одговорност авио-превозника
 - 3.1. Авио-превозник је дужан да одреди матични аеродром за сваког члана посаде.
 - 3.2. Приликом планирања распореда рада авио-превозник мора да узме у обзир везу између фреквенција, трајање времена лета и трајање одмора, као и кумулативне ефекте дуготрајног радног времена испрекиданог са кратким/минималним одморима.
 - 3.3. Авио-превозник је дужан да летове планира тако да избегне непожељну праксу смењивања ноћних и дневних дужности или позиционирање посаде на начин који би изазвао озбиљне поремећаје ритма спавања и радних обавеза.
 - 3.4. Авио-превозник је дужан да планира локалне дане ослобођене од свих дужности и о томе унапред обавести члана посаде.
 - 3.5. Авио-превозник је дужан да обезбеди да је дужина трајања одмора пре започињања следеће радне обавезе довољна да омогући посади опоравак од претходних дужности и да се довољно одмори пре започињања следеће летачке дужности.
 - 3.6. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се летови планирају на начин да омогуће члановима посаде довољно одмора како би у свим околностима обављали своје дужности са прихватљивим нивоом сигурности.
4. Одговорност чланова посаде
 - 4.1. Члан посаде не сме да обавља радне задатке у авиону уколико се не осећа способним за летење, чиме би се могла угрозити сигурност лета.
 - 4.2. Члан посаде мора што је боље могуће искористити обезбеђени смештај и свој одмор планирати и користити на правилан начин.
5. Одговорност надлежних ваздухопловних власти
 - 5.1. Одступања (*Variations*)

- 5.1.1. У складу са чланом 8. Уредбе, ваздухопловна власт може да одобри одступање од захтева наведених у овом одељку у складу са одговарајућим законима и поступцима државе чланице и уз консултацију заинтересованих страна.
- 5.1.2. Авио-превозник је дужан да ваздухопловној власти прикаже своје оперативно искуство и узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што су научна сазнања, да докаже да његов захтев за одступање обезбеђује еквивалентан ниво сигурности.
Таква одступања морају, уколико је неопходно, да буду пропраћена одговарајућим ублажавајућим мерама (*mitigation measures*).

OPS 1.1095 Изрази

Изрази који се користе у овом одељку имају следеће значење:

1.1. Појачана летачка посада (*Augmented Flight Crew*)

је летачка посада коју чини већи број чланова од најмањег прописаног броја чланова, тако да за време лета сваки члан посаде може своју дужност да преда другом члану летачке посаде који је оспособљен и овлашћен да врши дужност која му се предаје;

1.2. Време лета (*Block Time*)

је време од тренутка када авион започне вожњу са своје паркинг позиције у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања авиона на одређеној паркинг позицији и гашења свих мотора или пропелера.

1.3. Прекид (*Break*)

је период краћи од одмора, у коме је члан посаде ваздухоплова ослобођен свих дужности, али се рачуна у радно време;

1.4. Дужност (*Duty*)

је сваки радни задатак који члан посаде извршава по налогу авио-превозника. Уколико овом уредбом нису дефинисана посебна правила, ваздухопловна власт ће одредити да ли се и у којој мери време дежурства рачуна као дужност.

1.5. Радно време (*Duty Period*)

је период који траје од тренутка кад се члан посаде јави на дужност по захтеву авио-превозника до тренутка кад буде ослобођен свих дужности;

1.6. Време летачке дужности (*Flight Duty Period – FDP*)

период у коме лице обавља дужности у авиону као члан посаде. Време летачке дужности почиње у тренутку када авио-превозник захтева да се члан посаде пријави за лет или серију летова, а завршава се на крају последњег лета на којем је тај члан посаде на дужности (*operating crew member*).

1.7. Матични аеродром (*Home Base*)

је место одређено од стране авио-превозника, из којег члан посаде уобичајено започиње и завршава радно време (*duty periods*) и где, у нормалним условима, авио-превозник није обавезан да члану посаде обезбеди смештај.

1.8. Локални дан (*Local Day*)

је период од 24 сата који започиње у 00,00 сати по локалном времену.

1.9. Локална ноћ (*Local Night*)

је сваки период од 8 сати који траје између 22,00 сата и 08,00 сати по локалном времену.

1.10. Слободан дан (*A single day free of duty*)

је период у коме је члан посаде ослобођен од свих дужности, а који обухвата две локалне ноћи. Време одмора може да чини део слободног дана.

1.11. Активни члан посаде (*Operating Crew Member*)

је члан посаде који врши летачке дужности у току лета или у току било којег дела лета.

1.12. Позиционирање (*Positioning*)

је превоз члана посаде који није активни члан посаде, из једног места у друго, по налогу авио-превозника, искључујући време путовања. Под временом путовања подразумева се:
– време од тренутка поласка од куће до одређеног места јављања и обрнуто;
– време локалног превоза од места одмора до места почетка дужности и обрнуто.

1.13. *Време одмора (Rest Period)*

је одређен и непрекинут период током кога је члан посаде ослобођен свих дужности и дежурстава.

1.14. *Дежурство (Standby)*

је период у коме је члан посаде спреман да се, на захтев авио-превозника, одмах јави на летачку или другу дужност или на позиционирање, без одмора у међувремену.

1.15. *Период најниже дневне активности организма (Window of Circadian Low –WOCL)* је период између 02,00 и 05,59 сати. Период најниже дневне активности организма унутар подручја од три временске зоне од матичног аеродрома рачуна се према локалном времену на матичном аеродрому. Ван подручја од три временске зоне од матичног аеродрома, у првих 48 сати после одласка из временске зоне на матичном аеродрому период најниже дневне активности организма рачуна се према локалном времену на матичном аеродрому, а после тог времена рачуна се према локалном времену у месту доласка.

OPS 1.1100 Ограничење трајања летачке дужности и радног времена

1.1. *Укупно радно време*

Авио-превозник мора да обезбеди да укупно радно време (*total duty time*) за чланове посаде не сме бити дуже од:

- (а) 190 сати у току 28 узастопних дана, распоређених што је више могуће, равномерно у току тог периода; и
- (б) 60 сати у току 7 узастопних дана.

1.2. *Ограничење укупног времена лета*

Авио-превозник мора да обезбеди да укупно време лета (*total block time*) сваког члана посаде не сме бити дуже од:

- (а) 900 сати у једној календарској години; или
- (б) 100 сати у току 28 узастопних дана.

OPS 1.1105 Највеће дозвољено трајање времена летачке дужности у току 24 сати

- 1.1. Овај захтев се не примењује на летове авионима са једним пилотом и на летове у сврху пружања хитне медицинске помоћи (*Emergency Medical Service – EMS*).
- 1.2. Авио-превозник је дужан да дефинише време јављања на дужност које реално одражава време потребно за операције на земљи везане за сигурност, као што је одобрено од стране ваздухопловне власти.
- 1.3. Највеће дозвољено трајање времена летачке дужности у току 24 сата (*maximum daily FDP*) износи 13 сати.
- 1.4. Ових 13 сати се скраћује за 30 минута по сваком сектору, почев од трећег сектора па надаље, при чему максимално скраћење износи два сата.
- 1.5. Када летачка дужност почне у периоду најниже дневне активности организма, највеће дозвољено трајање летачке дужности дефинисано у тачки 1.3 и тачки 1.4 се смањује за 100 % времена које улази у тај период, а највише за два сата. Када се летачка дужност завршава у периоду најниже дневне активности организма или га

потпуно обухвата, најдуже трајање летачке дужности дефинисано у тачки 1.3 и тачки 1.4 скраћује се за 50% времена које улази у тај период.

2. Продужење трајања летачке дужности (*Extension*)
 - 2.1. Најдуже трајање летачке дужности у току 24 сата може, ако је то претходно планирано, да се продужи за један сат.
 - 2.2. Продужење није дозвољено за основно време летачке дужности које обухвата 6 или више сектора.
 - 2.3. Када трајање летачке дужности улази у период најниже дневне активности организма за два сата или мање, продужење трајања летачке дужности дозвољено је само ако се планира за највише четири сектора.
 - 2.4. Када трајање летачке дужности улази у период најниже дневне активности организма више од два сата – продужење трајања летачке дужности дозвољено је само ако се планира за највише два сектора.
 - 2.5. Дозвољена су највише два продужења у 7 узастопних дана.
 - 2.6. Када се планира продужење трајања летачке дужности, одмор пре и после лета се повећава за по два сата или се одмор после лета повећава за четири сата. Кад се трајање летачке дужности узастопно продужава, онда одмор који следи пре и после лета мора да се узастопно користи.
 - 2.7. Када продужено трајање летачке дужности започиње у периоду између 22,00 и 04,59 сата, авио-превозник је дужан да ограничи трајање летачке дужности на 11 сати и 45 минута.
3. Кабинска посада
 - 3.1. За кабинску посаду на лету или серијама летова трајање летачке дужности се може продужити, с разликом у времену јављања на дужност у односу на чланове летачке посаде, али та разлика не сме бити већа од једног сата.
4. Оперативна снага
 - 4.1. Авио-превозник дужан је да тако планира ред летења да при његовом извршењу не прекорачи прописано трајање летачке дужности. Када стварни показатељи укажу да је при извршењу реда летења прекорачено трајање летачке дужности у више од 33% случајева у сезони реда летења, авио-превозник дужан је да усклади ред летења с распоредом летачких дужности.
5. Позиционирање
 - 5.1. Време које члан посаде проведе на позиционирању рачуна се у радно време.
 - 5.2. Позиционирање члана посаде које се одвија после јављања на летачку дужност, а пре сектора на коме је он био активан члан посаде, рачуна се у трајање летачке дужности, али се не рачуна у број сектора на којима је вршена летачка дужност.
 - 5.3. Ако позиционирање члана посаде следи после сектора на коме је он био активан члан посаде, оно се узима у обзир приликом рачунања минималног одмора прописаног у OPS 1.1110 (1.1) и (1.2).
6. Продужење трајања летачке дужности због одмора између летова (*extended FDP by split duty*)
 - 6.1. Ваздухопловна власт може одобрити продужење трајања летачке дужности због одмора између летова, на основу члана 8. Уредбе.
 - 6.2. Авио-превозник мора ваздухопловној власти пружити доказ о одговарајућем оперативном искуству и узимајући у обзир друге релевантне

факторе, као што је научно сазнање, доказати да његов захтев за продужење трајања летачке дужности обезбеђује еквивалентан ниво сигурности.

OPS 1.1110 Одмор

1. Минимални одмор
 - 1.1. Минимално време одмора које авио-превозник мора да обезбеди пре почетка летачке дужности на матичном аеродрому мора бити најмање онолико колико је трајала претходна летачка дужност или 12 сати, у зависности од тога шта је дуже.
 - 1.2. Минимално време одмора које је авио-превозник дужан да обезбеди члановима посаде пре почетка летачке дужности ван матичног аеродрома износи најмање онолико колико је трајала претходна летачка дужност или 10 сати, у зависности шта је дуже. Када се посада налази ван матичног аеродрома авио-превозник мора да обезбеди члану посаде могућност одмора и спавања од најмање 8 сати, не рачунајући у то превоз и време које је члану посаде потребно за остале физиолошке потребе..
 - 1.3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се ефекти разлике временских зона на чланове посаде ублаже додатним одмором, на основу члана 8. Уредбе.
 - 1.4.1. Узимајући у обзир наведено под 1.1. и 1.2. и члан 8. Уредбе, ваздухопловна власт може да одобри захтев за смањење одмора.
 - 1.4.2. Авио-превозник је дужан да ваздухопловној власти докаже одговарајуће оперативно искуство, и узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што је научно сазнање, да пружи доказ да захтев за смањење одмора обезбеђује еквивалентан ниво сигурности.
2. Време одмора
 - 2.1. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се минимално време одмора периодично повећава до недељног одмора, тј. до 36-сатног одмора укључујући две локалне ноћи, с тим да између завршетка претходног недељног одмора и почетка следећег недељног одмора не прође више од 168 сати. У изузетним случајевима, сходно OPS 1.1095 (1.9), ваздухопловна власт може донети одлуку да друга локална ноћ започне у 20,00 часова уколико је недељни одмор трајао најмање 40 сати.

OPS 1.1115 Продужење трајања летачке дужности услед одмора у току лета (*Extension of flight duty period due to in-flight rest*)

1. На основу члана 8. Уредбе уколико авио-превозник докаже ваздухопловној власти одговарајуће оперативно искуство и ако, узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што су научна сазнања у овој области, докаже да је обезбедио еквивалентан ниво сигурности:
 - 1.1. *Појачана летачка посада (Flight crew augmentation)*

Ваздухопловна власт ће одредити захтеве који се односе на појачање основне летачке посаде у циљу продужења трајања летачке дужности ван ограничења из OPS 1.1105;
 - 1.2. *Кабинска посада*

Ваздухопловна власт ће одредити захтеве у вези минималног одмора чланова кабинске посаде у току лета у случају када трајање летачке дужности прелази ограничења из OPS 1.1105.

OPS 1.1120 Право вође ваздухоплова у случају непредвиђених околности

1. Уз јасну контролу примене следећих одредаба, у непредвиђеним околностима могу се изменити ограничења трајања летачке дужности, радног времена и времена одмора. Такве измене морају да буду прихватљиве вођи ваздухоплова, по обављеним консултацијама са осталим члановима посаде и морају да буду у складу са следећим условима:
 - 1.1 Највеће дозвољено трајање летачке дужности у току 24 сата, наведено у OPS 1.1105 (1.3) не може се продужити за више од два сата, осим у случају појачане летачке посаде, када се може продужити за највише 3 сата.
 - 1.1.2. Ако у току летачке дужности на последњем сектору, због непредвиђених околности насталих после полетања, дође до прекорачења дозвољеног продужења летачке дужности, лет се може наставити према планираном одредишту или алтернативном аеродрому.
 - 1.1.3. У том случају, одмор који следи по завршетку летачке дужности може се смањити, али тако да не траје краће од одмора прописаног у OPS 1.1110 (1.2);
 - 1.2. Вођа ваздухоплова може, у посебним околностима које би могле довести до озбиљног замора посаде и после договора с осталим члановима посаде, донети одлуку о скраћењу трајања летачке дужности и/или продужењу времена одмора ради отклањања штетног утицаја посебних околности на сигурност обављања лета.
 - 1.3. Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
 - 1.3.1. Вођа ваздухоплова који је донео одлуку о продужењу трајања летачке дужности или скраћењу времена одмора мора поднети извештај авио-превознику;
 - 1.3.2. Када продужење трајања летачке дужности или смањење одмора премашује један сат, авио-превозник је да дужан да у року од 28 дана копију извештаја са својим коментарима достави ваздухопловној власти.

OPS 1.1125 Обавеза дежурства (*standby duty*)

1. Дежурство на аеродрому (*airport standby*)
 - 1.1. Члан посаде је на дежурству на аеродрому (*airport standby*) од тренутка јављања на дужност на за то предвиђеном месту до престанка планираног дежурства.
 - 1.2. Време дежурства проведено на аеродрому се у потпуности урачунава у радно време члана посаде.
 - 1.3. Када летачка дужност започиње одмах после дежурства на аеродрому, однос између тог дежурства и додељене летачке дужности одређује ваздухопловна власт. У том случају се време дежурства на аеродрому додаје радном времену у сврху рачунања укупног одмора. из OPS 1.1110, тачка 1.1 и 1.2
 - 1.4. Када после дежурства на аеродрому члан посаде не започне летачку дужност, минимални одмор који после тога следи мора да траје најмање колико и минимални одмор прописан од стране ваздухопловне власти.
 - 1.5. Авио-превозник је дужан да члановима посаде за време дежурства на аеродрому обезбеди удобно и мирно место, затворено за јавност.
2. Остали облици дежурства (укључујући дежурство у хотелу)
 - 2.1. У складу са чланом 8. Уредбе, сви остали облици дежурства биће регулисани од стране ваздухопловне власти, узимајући у обзир следеће:

- 2.1.1. Све активности морају да буду унапред планиране, а чланови посаде морају да буду унапред обавештени о распореду летења.
- 2.1.2. Време почетка и завршетка дежурства мора да буде утврђено и унапред познато.
- 2.1.3. Мора да буде одређено максимално трајање дежурства на месту које није одређено као место јављања на дужност (*reporting point*).
- 2.1.4. Узимајући у обзир смештај који је обезбеђен за одмор чланова посаде и друге релевантне факторе, одредиће се однос између дежурства и било које додељене летачке дужности у току дежурства.
- 2.1.5. Мора да буде јасно одређено урачунавање сати проведених на дежурству у укупно радно време.

OPS 1.1130 Исхрана

Авио-превозник је дужан да обезбеди и могућност исхране (оброк и пиће) како не би дошло до смањења способности чланова посаде, нарочито када трајање летачке дужности прелази 6 сати.

OPS 1.1135 Записи о радном времену, трајању летачке дужности и времену одмора

1. Авио-превозник мора да обезбеди да записи о члановима посаде садрже следеће податке:
 - (а) време лета (*block times*);
 - (б) почетак, трајање и завршетак радног времена и летачке дужности;
 - (в) време одмора и слободне дане,као и да се записи чувају како би се доказала усклађеност са захтевима из овог одељка; Копије ових записа морају да буду доступне члановима посаде, на њихов захтев.
2. Уколико записи које је авио-превозник дужан да води према ставу 1. не обухватају сво време летачке дужности, радно време и време одмора појединог члана посаде, тај члан мора водити личне записе са следећим подацима:
 - (а) време лета;
 - (б) почетак, трајање и завршетак радног времена или летачке дужности;
 - (ц) време одмора и слободни дани.
3. Члан посаде обавезан је да на захтев авио-превозника код кога заснива радни однос стави на увид своје записе, пре него што започне са обављањем летачке дужности.
4. Записи се морају чувати најмање 15 календарских месеци од дана последњег уписа података или дуже, уколико се то захтева националним прописом.
5. Авио-превозник мора посебно да чува све извештаје који се односе на одлуку вође ваздухоплова о продужењу трајања летачке дужности, времену лета и скраћењу времена одмора, најмање 6 месеци после догађаја.

ОДЕЉАК Р ПРЕВОЗ ОПАСНИХ МАТЕРИЈА

OPS 1.1145 Опште одредбе

Авио-превозник мора да се придржава одговарајућих одредби наведених у Техничким инструкцијама, без обзира:

- (а) да ли се је реч о домаћем или међународном саобраћају;
- (б) да ли поседује одобрење за превоз опасних материја у складу са одредбама OPS 1.1155.

OPS 1.1150 Појмови

- (а) Појмови који се користе у овом одељку имају следећа значења:
 1. Листа провере за прихватање опасне материје на превоз. Документ који се користи као помоћно средство приликом спољашњег прегледа пакета и докумената који прате пошиљку са опасном материјом, а у циљу утврђивања испуњености свих захтева.
 2. Одобрење. У складу са одредбама OPS 1.1165(б)(2), одобрење које се захтева Техничким инструкцијама и које издаје ваздухопловна власт за превоз опасних материја које су у уобичајеним околностима забрањене за превоз ваздушним путем или су забрањене из других разлога, као што је наведено у Техничким инструкцијама;
 3. Авион намењен само за превоз робе. Авион који превози робу или друге ствари, али не и путнике. Путницима се не сматрају:
 - (i) члан посаде;
 - (ii) запослени код авио-превозника којима је одобрен превоз, у складу са упутствима датим у оперативном приручнику;
 - (iii) овлашћени представник ваздухопловних власти;
 - (iv) лице која обавља дужности везане за специфичност утоварене пошиљке;
 4. Опасна материја. Артикали или супстанце које могу изазвати ризик по здравље, сигурност, имовину или околину, а које су наведене у листама опасних материја у Техничким инструкцијама и које су класификоване у складу са тим инструкцијама;
 5. Удес повезан са превозом опасних материја. Догађај повезан са превозом опасних материја, а који има за последицу смрт или тешку телесну повреду лица или веће оштећење имовине;
 6. Незгода повезана са превозом опасних материја. Догађај, који није удес, који се не мора догодити у авиону, а који је повезан са превозом опасних материја, и има за последицу повреду лица, оштећење имовине, ватру, ломове, проливање, цурење течности или зрачење, као и неки други показатељ да није очувана целовитост паковања. Сваки догађај повезан са превозом опасне материје који озбиљно угрожава авион или путнике сматра се незгодом повезаном са превозом опасних материја;
 7. Документ који прати превоз опасних материја (товарни лист). Документ дефинисан Техничким инструкцијама. Наведени документ попуњава пошиљалац, а садржи неопходне информације о тој опасној материји;
 8. Изузеће. Одобрење којим се авио-превозник изузима од примени одредаба наведених у Техничким инструкцијама, а које издају ваздухопловне власти свих заинтересованих држава, на начин наведен у Техничким инструкцијама;

9. Робни контејнер. Робни контејнер је део транспортне опреме за превоз радиоактивних материја који је пројектован да би олакшао превоз таквих материја, упакованих или неупакованих, једном или више врста транспорта. (Напомена: видети појам „јединице за превоз робе“ када опасна материја није радиоактивна.);
10. Овлашћени заступник авио-превозника. Организација која у име авио-превозника обавља неке послове или све послове у вези са транспортом, укључујући пријем, утовар, истовар, трансфер или друге радње у вези опслуживања путника, пртљага, поште или робе;
11. Оверпак. Амбалажа коју користи један пошиљалац, а садржи један или више колета, формирајући једну јединицу погодну за лакше руковање и складиштење. (Напомена: јединица за превоз робе не потпада под ову дефиницију.);
12. Колето. Завршни производ поступка паковања који се састоји од амбалаже и њеног садржаја припремљеног за превоз;
13. Амбалажа. Спремиште и саставни део или материјал неопходан за спремиште који обезбеђује усаглашеност за захтевима за паковање.
14. Озбиљна повреда. Повреда коју је лице задобило у удесу и која:
 - (i) захтева болничко лечење дуже од 48 сати, а које је започело у року од седам дана од повређивања;
 - (ii) има за последицу прелом било које кости (осим једноставног прелома ручних или ножних прстију или носа);
 - (iii) укључује отворене ране које проузрокују озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића и тетива;
 - (iv) укључује повреде унутрашњих органа;
 - (v) укључује опекотине другог или трећег степена или опекотину чија је површина већа од 5 % површине тела;
 - (vi) укључује потврђену изложеност инфективним супстанцама или штетном зрачењу;
15. Техничке инструкције. Важеће издање Техничких инструкција за сигуран превоз опасних материја ваздушним путем, укључујући допуне и све одобрене измене објављене одлуком Организације међународног цивилног ваздухопловства (ИКАО документ 9284-AN/905) ;
16. Јединица за превоз робе. Сваки тип авионског контејнера, палете са мрежом или палете са мрежом и одговарајућим прекривачем-иглоом (напомена: оверпак не спада у ову дефиницију, а за контејнер који садржи радиоактивну материју видети дефиницију робног контејнера);

OPS 1.1155 Одобрење за превоз опасних материја

- (a) Авио-превозник може да превози опасне материје само ако су то претходно одобриле ваздухопловне власти.
- (б) Пре издавања одобрења за превоз опасних материја, авио-превозник мора да докаже ваздухопловним властима да је обавио адекватну обуку, да су подаци и упутства који се односе на опасне материје садржани у одговарајућим документима (нпр. за руковање на земљи, опслуживање авиона, обуку), као и да је утврдио поступке за безбедно руковање опасним материјама у свим фазама транспорта ваздушним путем.
Напомена: изузеће или одобрење наведено у OPS 1.1165(б)(1) или (2) представља допуну наведеног, тако да услови који су прописани под (б) не морају обавезно да се примењују.

OPS 1.1160 Област примене

Артикли или супстанце које би иначе били сврстани у опасне материје, које нису предмет Техничких инструкција, у складу са делом 1 и 8 ових инструкција, су изузети од одредби овог одељка, под условом:

- (а) да се налазе у авиону, уз одобрење авио-превозника, за потребе пружања медицинске помоћи пацијенту за време лета у случају:
 - (1) ако се превозе због употребе на лету: као саставни део сталне опреме авиона намењеног за медицински превоз; или се превозе авионом који треба да прими пацијента на лет или после искрцавања пацијента у случају када није било могуће укрцавање или искрцавање тих артикала и супстанци у току лета којим је пацијент превезен, али са намером да исти буду истоварени што је пре могуће;
 - (2) када су уз одобрење авио-превозника смештене у авиону како би се обезбедила медицинска помоћ пацијенту у току лета. Следеће опасне материје морају да се налазе у положају у којем се користе или морају да буду безбедно смештене када нису у употреби, као и да буду обезбеђене у току полетања, слетања и у свако друго време када вођа ваздухоплова сматра да је потребно, у циљу сигурности:
 - (i) боце са гасом, које морају да буду наменски произведене, за потребе чувања и превоза одређене врсте гаса;
 - (ii) лекови и остале медицинске ствари које морају бити под контролом обученог особља у току употребе у авиону;
 - (iii) опрема која садржи влажне батерије које се морају чувати, ако је неопходно, у усправном положају како би се спречило цурење електролита из њих;
- (б) да се захтева да буду у авиону у току лета, у складу са одговарајућим оперативним захтевима, али артикли или супстанце који се користе као резервни делови за замену или који су демонтрани приликом замене морају да се превозе у авиону на начин који је дефинисан у Техничким инструкцијама.
- (в) да се налазе у предатом пртљагу:
 - (1) који носе путници или чланови посаде, у складу са Техничким инструкцијама или
 - (2) који је одвојен од власника у току транзита (нпр. изгубљени пртљак или погрешно отпремљен пртљак).

OPS 1.1165 Ограничења за превоз опасних материја

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се авионом не превозе опасне материје које су називом или општим описом наведене у Техничким инструкцијама као забрањене за превоз под било којим околностима.
- (б) Авио-превозник не сме да превози опасне материје које су наведене у Техничким инструкцијама и чији је превоз забрањен у уобичајеним околностима, изузев ако нису испуњени следећи услови из Техничких инструкција:
 - (1) ако су све заинтересоване државе издале неопходна изузећа, сходно условима наведеним у Техничким инструкцијама или
 - (2) ако су све заинтересоване државе издале одобрење, у случајевима да се такво одобрење захтева Техничким инструкцијама.

OPS 1.1195 Прихватање опасних материја на превоз

- (а) Авио-превозник може да прихвати опасне материје на превоз само у случају:

- (1) ако су колето, оверпак или робни контејнер проверени у складу са поступцима за прихватање опасне материје, који су дефинисани у Техничким инструкцијама;
 - (2) ако превоз опасне материје прате две копије товарног листа, осим ако није другачије предвиђено у Техничким инструкцијама;
 - (3) ако се енглески језик употребљава за:
 - (i) означавање и обележавање колета;
 - (ii) товарни лист који прати опасну материју (уз енглески језик, овај документ може бити припремљен и на другом језику).
- (б) Авио-превозник мора да користи контролну листу за прихватање опасних материја на превоз, која мора да омогући проверу свих детаља. Форма контролне листе мора да омогућава ручно, механичко или компјутерско бележење стања колета при прихватању опасних материја.

OPS 1.1200 Контрола оштећења, цурења или загађења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да се колета, оверпак и робни контејнер провере у циљу откривања цурења или оштећења, и то непосредно пре утовара у авион или у јединицу за превоз робе, као што је наведено у Техничким инструкцијама;
 - (2) да јединица за превоз робе може да буде утоварена у авион само ако се претходно обавила провера која се захтева Техничким инструкцијама и ако је резултат те провере такав да нема индикација да је дошло до цурења, или оштећења;
 - (3) да у авион не буду утоварени колета, оверпак или робни контејнери из којих је примећено цурење опасне материје или који су оштећени;
 - (4) да се уклони или припреми за уклањање од стране надлежних служби или организације свако колето опасне материје које се налази у авиону, а изгледа оштећено или цури. У том случају остатак пошиљке мора да се провери како би се установило да ли је у исправном стању за превоз и да ли има оштећења или загађења авиона или његовог терета;
 - (5) да се колета, оверпак и робни контејнери провере после истовара из авиона или из јединице за превоз робе у погледу оштећења или цурења. Ако се уоче оштећења или цурење, неопходно је проверити да ли има оштећења или загађења у простору у коме је била смештена опасна материја.

OPS 1.1205 Отклањање загађења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да свако загађење настало услед цурења или оштећења колета које садржи опасне материје мора да буде уклоњено без одлагања, као и да се предузму кораци којима се неутралише опасност на начин дефинисан у Техничким инструкцијама;
 - (2) да одмах буде искључен из употребе авион који је загађен радиоактивном материјом и да не сме да се врати у употребу све док су степен радијације на свакој приступачној површини и привремено загађење већи од вредности које су дефинисане у Техничким инструкцијама.
- (б) У случајевима када је прекорачен дозвољени ниво зрачења или загађења утврђен у Техничким инструкцијама:
- (1) авио-превозник мора:

- (i) да обезбеди да шпедитер буде информисан о прекорачењу дозвољеног нивоа зрачења или загађења, ако је прекорачење уочено током превоза;
 - (ii) да одмах предузме одговарајуће мере ради смањења последица прекорачења дозвољеног нивоа зрачења или загађења;
 - (iii) да о прекорачењу дозвољеног нивоа зрачења или загађења обавести шпедитера и одговарајуће ваздухопловне власти, одмах по настајању ванредне ситуације или када је извесно да ће да наступи ванредна ситуација.
- (2) авио-превозник мора у оквиру својих одговорности:
- (i) да истражи узроке прекорачења дозвољеног нивоа зрачења или загађења, утврди чињенице и последице;
 - (ii) да предузме одговарајуће мере како би отклонио узроке и околности које су довеле до прекорачења дозвољеног нивоа зрачења или загађења како би спречио понављање сличних догађаја;
 - (iii) да размотри са одговарајућим ваздухопловним властима узроке прекорачења дозвољеног нивоа зрачења или загађења, као и корективне или казнене мере које треба предузети.

OPS 1.1210 Ограничења утовара

- (а) Путничка кабина, пилотска кабина и робни одељци. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се опасне материје не превозе у кабини авиона у којој су смештени путници или у пилотској кабини, изузев оних дефинисаних у Техничким инструкцијама.
- (б) Робни одељци. Авио-превозник је дужан да обезбеди да опасне материје у авиону буду утоварене, раздвојене, смештене и обезбеђене на начин дефинисан у Техничким инструкцијама.
- (в) Опасне материје које могу да се превозе само авионом који је искључиво намењен за превоз робе. Авио-превозник мора да обезбеди да се колето са опасним материјама, које је означено налепницом “*Cargo Aircraft Only*”, превози само авионом који је искључиво намењен за превоз робе, као и да је утоварено у авион на начин прописан у Техничким инструкцијама.

OPS 1.1215 Информисање

- (а) Информације особљу. Оперативни приручник или други одговарајући приручник мора да садржи информације које треба да омогуће особљу да обавља дужности које се односе на превоз опасних материја, а дефинисане су Техничким инструкцијама, укључујући и поступке које је неопходно предузети у случају ванредне ситуације изазване опасним материјама. Ове информације морају да буду прослеђене и заступнику авио-превозника.
- (б) Информације путницима и другим лицима.
 - (1) Авио-превозник мора да обезбеди да се у складу са Техничким инструкцијама објави упозорење путницима о врстама артикала који су забрањени за превоз авионом;
 - (2) Авио-превозник мора да обезбеди да на местима прихватања робе постоје упозорења неопходна за превоз опасних материја.
- (в) Обавештења вођи ваздухоплова. Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) да вођа ваздухоплова добије писано обавештење у вези са опасним материјама које ће се налазити у авиону, на начин дефинисан Техничким инструкцијама.

- (2) информације које представљају одговор на ванредну ситуацију насталу у току лета, на начин дефинисан у Техничким инструкцијама;
- (3) да копија оригиналног писменог обавештења за вођу ваздухоплова, која остаје на земљи, буде доступна до завршетка лета на који се односи то обавештење. Ова копија мора да буде доступна аеродрому са кога се врши последње полетање, као и првом следећем аеродрому доласка, све до завршетка лета;
- (4) писано обавештење вођи ваздухоплова мора да буде написано на енглеском језику (пored енглеског језика, овај документ може да буде припремљен и на неком другом језику).

(Видети Табелу 1 из Додатка 1 OPS 1.1065 за период чувања документације)

- (г) Обавештења у случају незгоде или удеса авиона.
 - 1. Авио-превозник чији је авион учествовао у незгоди, мора на захтев, да достави све неопходне информације које се захтевају Техничким инструкцијама.
 - 2. Авио-превозник чији је авион учествовао у удесу или озбиљној незгоди мора без одлагања да обезбеди све информације које се захтевају Техничким инструкцијама.
 - 3. Авио-превозник је дужан да, као саставни део приручника, утврди план и поступке информисања у овим случајевима.
- (д) Информације у случају ванредне ситуације у току лета.
 - (1) У случају ванредне ситуације у току лета вођа ваздухоплова мора, чим ситуација дозволи, да обавести пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) о опасним материјама које се превозе као роба у авиону, на начин дефинисан у Техничким инструкцијама.

OPS 1.1220 Програми обуке

- (а) Авио-превозник мора да пропише и примењује програме обуке особља у складу са Техничким инструкцијама. Програме обуке морају да одобре ваздухопловне власти.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да особље буде обучено према захтевима који су примерени њиховим одговорностима.
- (в) На радно место које је повезано са превозом опасних материја ваздушним путем може да се запосли лице које је завршило обуку или које се упућује на обуку.
- (г) Особље које се обучава мора да прође тест којим се проверава да ли разуме своје одговорности.
- (д) Авио-превозник је дужан да обезбеди да особље за које се захтева да буде обучено за превоз опасних материја, најмање сваке две године има обнову знања.
- (ђ) Мора да се чува евиденција о обављеној обуци особља која се односи на превоз опасних материја, као што се захтева Техничким инструкцијама.
- (е) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је особље његовог овлашћеног заступника оспособљено, као што се захтева Техничким инструкцијама.

OPS 1.1225 Извештаји о незгодама и удесима изазваним опасним материјама

- (а) Авио-превозник је дужан да удес или незгоду повезану са опасним материјама пријави ваздухопловној власти, као и надлежном органу државе у којој су се незгода или удес догодили, на начин који је прописан у Додатку 1 OPS 1.1225. Први извештај мора да буде прослеђен у року од 72 сата од догађаја, изузев ако околности то спречавају и мора да садржи познате податке. Ако је неопходно, у што краћем року треба припремити и додатни извештај у којем треба да буду наведене додатне информације до којих се дошло накнадно.

- (б) Авио-превозник је дужан да пријави ваздухопловној власти, као и надлежном органу државе на чијој се територији десио догађај, непријављене или погрешно пријављене опасне материје откривене у роби или путничком пртљагу, као што је прописано у Додатку 1 OPS 1.1225. Први извештај мора да буде прослеђен у року од 72 сата од откривања опасних материја, изузев ако околности то спречавају и мора да садржи све податке које су у то време били познати. Ако је неопходно, у што краћем року треба припремити и додатни извештај у којем треба да буду наведене информације до којих се дошло накнадно.

Додатак 1 OPS 1.1225

Извештаји о незгодама и удесима повезаним са опасним материјама

1. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки тип незгоде или удеса повезани са опасним материјама буду пријављени, независно од тога да ли се опасна материја превозила као роба или се налазила у пошти или у пртљагу путника или посаде. Обавезно је пријавити и пронађене непријављене или погрешно пријављене опасне материје које су се превозиле као роба, у пошти или пртљагу.
2. Први извештај мора да буде прослеђен у року од 72 сата од догађаја, изузев ако одређене околности то спречавају. Извештај се може доставити било којим средством, укључујући и електронску пошту, телефон и факс. Овај извештај мора да садржи податке које су били познати у време достављања извештаја, а према редоследу који је наведен у тачки 3. Ако је неопходно, у што краћем року треба припремити и додатни извештај у којем треба да буду наведене информације до којих се дошло накнадно. Ако је извештај дат усмено, неопходно је, у што краћем року, доставити и писмени извештај.
3. Први и додатни извештај морају да буду што прецизнији и да садрже одговарајуће податке:
 - а. датум незгоде или удеса или откривања непријављених или погрешно пријављених опасних материја;
 - б. место, број лета, као и датум лета;
 - в. опис артикла, број товарног листа, број пртљажног привеска, карте итд.
 - г. одговарајући назив опасне материје (укључујући технички назив, ако постоји) и *UN/ID* број;
 - д. класу или подкласу, као и додатни ризик;
 - ђ. врсту паковања, као и ознаке на паковању;
 - е. количину;
 - ж. име и адресу примаоца, путника итд;
 - з. друге релевантне податке;
 - и. претпостављени узрок незгоде или удеса;
 - ј. предузете мере;
 - к. претходно извештавање;
 - л. име, звање, адресу и број телефона лица које је сачинило извештај.
4. Копије одговарајућих докумената и фотографије морају бити приложене уз извештај.

ОДЕЉАК С – БЕЗБЕДНОСТ

OPS 1.1235 Захтеви у погледу безбедности

Авио-превозник је дужан да обезбеди да је одговарајуће особље упознато са Националним програмом за безбедност цивилног ваздухопловства и да поступа у складу са њим.

OPS 1.1240 Програм обуке

Авио-превозник је дужан да утврди и спроводи одобрене програме обуке који омогућавају члановима посаде авио-превозника предузимање одговарајућих поступака у циљу спречавања противправних радњи, као што су саботажа или отмица авиона, као и да умање последице таквих догађаја. Програм обуке мора да буде у складу са Националним програмом за безбедност цивилног ваздухопловства. Сваки члан посаде мора да буде оспособљен у погледу сваког елемента који је предвиђен програмом обуке.

OPS 1.1245 Пријављивање противправних радњи

После извршене противправне радње у авиону, вођа ваздухоплова, или у случају његове одсутности - авио-превозник мора, без одлагања, да проследи извештај о противправној радњи локалним ваздухопловним властима и ваздухопловним властима државе авио-превозника.

OPS 1.1250 Листа провере за претраживање авиона

У авиону се мора налазити листа провере за поступак претраживања авиона ради откривања бомбе или импровизоване експлозивне направе, ако се сумња на саботажу, као и за проверу авиона у циљу проналажења скривеног оружја, експлозива или других опасних направа, у случајевима када постоји основана сумња да ће авион бити предмет противправне радње. Листа провере мора да садржи и упутство са одговарајућим поступцима који се морају предузети у случају да се пронађе бомба или сумњиви предмет, као и податке о месту најмањег ризика које је дао ималац уверења о типу авиона.

OPS 1.1255 Безбедност пилотске кабине

- (а) Врата пилотске кабине морају да имају могућност да се закључају. Процедуре којим кабинска посада обавештава летачку посаду у случају сумњиве активности или нарушавања безбедности у кабини, морају да буду прихватљиве за ваздухопловне власти.
- (б) Путнички авион са максималном одобреном масом на полетању од 45 500 kg и више или са највећим одобреним бројем путничких седишта од 60 и више, морају да буду опремљени одобреним вратима пилотске кабине. Врата пилотске кабине морају да поседују могућност закључавања и откључавања са сваког пилотског седишта, морају да буду произведена на начин којим се испуњавају захтеви за претходно издато уверење о пловидбености авиона. Конструкција врата не сме да омета поступке у случају нужде.
- (в) У свим авионима опремљеним вратима пилотске кабине, у складу са условима наведеним под (б):
 - (1) врата морају да буду затворена пре стартовања мотора приликом полетања и морају да остану закључана када је то дефинисано процедуром безбедности или када то захтева вођа ваздухоплова, све док се мотори не угасе после слетања, изузев ако је неопходно да буду откључана ради уласка или

изласка овлашћених лица, сходно Националном програму за безбедност цивилног ваздухопловства.

- (2) Средства за осматрање простора ван пилотске кабине морају да буду обезбеђена за свако пилотско седиште како би се препознала лица која хоће да уђу у пилотску кабину, као и да се примети сумњиво понашање или потенцијална претња. “

”

П Р И Л О Г 2

ОДЕЉАК А – ПРИМЕЊИВОСТ

JAR-OPS 3.001 Примењивост

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.001)

- (а) JAR-OPS Део 3 прописује захтеве које се примењују на летење било ког цивилног хеликоптера у циљу обављања комерцијалног ваздушног саобраћаја који обавља авио-превозник чије је главно пословно седиште у држави чланици ЈАА-а. JAR-OPS, Део 3 не примењује се на:
- (7) Хеликоптере када се користе у војне, царинске и полицијске сврхе и за SAR трагање и спасавање; нити
 - (8) На избацивање падобранаца и летове у циљу гашења пожара, као и на позиционе и повратне летове на којима су једина лица која се превозе она лица која се обично превозе на летовима за избацивање падобранаца или на летовима у циљу гашења пожара; нити
 - (3) На летове непосредно пре, за време или непосредно након летова у циљу пружања услуга из ваздуха а који су у вези са тим летовима и на којима се осим чланова посаде не превози више од 6 особа које су неопходне за обављање летова у циљу пружања услуга из ваздуха.
- (б) Захтеви JAR-OPS-а, Део 3 примењују се најкасније од 1. августа 1999.г. осим ако није другачије наведено.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.001

Накнадни датуми усаглашавања који су садржани у JAR-OPS 3

Неке од одредаба које су садржане у JAR-OPS-у 3 имају датуме усаглашавања који су каснији него сам датум примењивости JAR-OPS 3. Одредбе, када је то случај и накнадни датуми усаглашавања, су следећи :

JAR-OPS 3.517(а) - 31. децембар 2009. године

JAR-OPS 3.540(а)(4) - 31. децембар 2009.године

ОДЕЉАК Б ОПШТЕ

JAR-OPS 3.005 Опште

- (а) Авио-превозник не сме да лети хеликоптером у циљу обављања комерцијалног ваздушног саобраћаја супротно одредбама JAR-OPS 3.
- (б) Авио-превозник мора да задовољи захтеве из JAR-26 који су примењиви на хеликоптере којима се лети у сврху комерцијалног ваздушног саобраћаја. До формалног усвајања JAR-26, примењиваће се позитивни национални ваздухопловни прописи.
- (в) Сваки хеликоптер мора да лети у складу са условима из Уверења о пловидбености и у оквиру одобрених ограничења која су садржана у Летачком приручнику хеликоптера. (Види Додатак 1 у JAR-OPS 3.005(в))

- (г) Медицински превоз хеликоптером – *HEMS* мора да се обавља у складу са захтевима који су садржани у JAR-OPS 3 осим одступања која су наведена у Додатку 1 JAR-OPS 3.005(г) за која се захтева посебно одобрење.
- (д) Летови хеликоптером преко неприступачних предела који се налазе ван насељених подручја мора да се обављају у складу са захтевима који су дати у JAR-OPS 3 осим одступања која су наведена у Додатку 1 JAR-OPS 3.005 (д) за која се захтева посебно одобрење. Овај додатак се не односи на летове који се обављају у складу са Додатком 1 JAR-OPS 3.005 (г).
- (ђ) Летови хеликоптерима са максималном одобреном масом на полетању – *MCTOM* од 3175 кг или мањом; са максимално одобреним бројем путничких седишта - *MAPSC* од 9 или мање; дању и на рутама којима се лети помоћу визуелних оријентира на земљи мора да се обављају у складу са захтевима који су садржани у JAR-OPS 3, осим одступања која су наведена у Додатку 1 JAR-OPS 3.005(ђ) за која се захтева посебно одобрење.
- (е) Летови хеликоптерима са максимално одобреном масом на полетању преко 3175 кг и са максимално одобреним бројем путничких седишта од 9 или мање; дању и рутама којима се лети помоћу визуелних оријентира на земљи; те који се обављају унутар ужег и одређеног географског подручја које је прихватљиво за ваздухопловне власти, и који планирају да започну и да се заврше на истом месту (или на неком другом месту оквиру ужег подручја које је прихватљиво за ваздухопловне власти) истог дана, мора да се обављају у складу са захтевима који су дати у JAR-OPS Део 3 осим за одступања која су садржана у Додатку 1 JAR-OPS-у 3.005(е) за која се захтева посебно одобрење.
- (ж) Операције подизања терета хеликоптером - *HNO*, мора да се врше у складу са захтевима који су дати у JAR-OPS 3 осим одступања која су садржана у Додатку 1 JAR-OPS 3.005(ж) за која се захтева посебно одобрење.
- (з) Летење хеликоптером до/са места од јавног интереса мора да се обављају у складу са захтевима који су садржани у JAR-OPS 3 осим одступања која су садржана у Додатку 1 JAR-OPS 3.005(з) за која се захтева посебно одобрење.
- (и) Ноћни *VFR* летови помоћу система за гледање ноћу – *NVIS* смеју да се обављају само у складу с JAR OPS 3 и процедурама утврђеним у оперативном приручнику за који се захтева одређено одобрење.

JAR-OPS 3.010 Изузети

Ваздухопловне власти могу изузетно и привремено да одобре изузимање од одредаба JAR-OPS 3 када су уверене да постоји потреба и да су задовољени додатни услови које ваздухопловна власт сматра неопходним да би се обезбедио прихватљив ниво сигурности у одређеном случају.

JAR-OPS 3.015 Оперативна упутства

- (а) Ваздухопловна власт може оперативним упутством да забрани, ограничи или услови обављање јавног авио-транспорта одређеним условима, у циљу сигурног летења.
- (б) Оперативна упутства наводе :
 - (1) Разлог издавања
 - (2) Применљивост и трајање; и
 - (3) Поступке који се захтевају од авио-превозника
- (в) Оперативна упутства су додаци одредбама JAR-OPS Део 3.

JAR-OPS 3.020 Закони, прописи и процедуре - Одговорности авио-превозника

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да:
 - (1) Сви запослени буду упознати да су обавезни да поштују законе, прописе и процедуре оних држава у којима се обавља летење а који се односе на извршавање њихових обавеза; и
 - (2) Сви чланови посаде буду упознати са законима, прописима и процедурама које се односе на извршавање њихових обавеза.

JAR-OPS 3.025 Заједнички језик

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да сви чланови посаде могу да комуницирају на заједничком језику или на други начин који је прихватљив за ваздухопловну власт.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да сво оперативно особље може да разуме језик којим су написани делови оперативног приручника који се односе на њихове дужности и обавезе.

JAR-OPS 3.030 Листа минималне исправности опреме и система хеликоптера – обавезе авио-превозника

- (a) Авио-превозник је обавезан да установи за сваки хеликоптер Листу минималне исправности опреме и система хеликоптера – МЕЛ, која представља предмет одобрења ваздухопловних власти. Листа мора да се заснива на, али да не буде мање рестриктивна од одговарајуће Главне листе минималне исправности опреме и система хеликоптера (ако таква постоји) прихваћене од ваздухопловних власти.
- (б) Авио-превозник не сме летети хеликоптером супротно захтевима листе минималне исправности опреме и система хеликоптера осим уколико му то није одобрено од стране ваздухопловних власти. Свако такво одобрење неће ни у ком случају дозволити обављање летова изван ограничења која су постављена у МЕЛ листи.

JAR-OPS 3.035 Систем квалитета

(види АМС OPS 3.035)

(види IEM OPS 3.035)

- (a) Авио-превозник мора да утврди Систем квалитета и одредити једног руководиоца квалитета да прати усаглашеност и примереност процедура које се захтевају за обезбеђење сигурног летења и пловидбености хеликоптера. Праћење усаглашености мора да укључи систем повратних информација одговорном руководиоцу (види такође и JAR-OPS 3.175(ж)) како би се, ако је потребно, обезбедила корективна мера.
- (б) Систем квалитета мора да укључи програм обезбеђења квалитета који садржи процедуре које донете да потврде да се сви летови обављају у складу са примењивим захтевима, стандардима и процедурама.
- (в) Систем квалитета и руководиоца квалитета мора да буду прихватљиви за ваздухопловну власт.
- (г) Систем квалитета мора да се опише у одговарајућој документацији.
- (д) Без обзира на на тачку (а) у претходном тексту, ваздухопловна власт може да прихвати именовање два руководиоца квалитета, једног за летење и другог за одржавање, под условом да је авио-превозник установио одељење за управљање

квалитетом како би обезбедио да се систем квалитета једнообразно примењује кроз целокупну делатност.

JAR-OPS 3.037 Програм за спречавање удеса и програм сигурности летења

- (а) Авио-превозник је обавезан да донесе програм за спречавање удеса и програм сигурности летења, који може да буде део система квалитета, укључујући:
- (1) Програме за постизање и одржавање свести о ризику од стране свих лица који су укључени у летење; и
 - (2) Шему извештавања о ванредним догађајима како би се омогућило одговарајуће поређење и процена извештаја о незгодама и удесима у циљу препознавања неповољних трендова или одређивања недостатака, у циљу сигурности летења. Шема мора да заштити идентитет лица које извештава и да укључује могућност да се извештаји подносе анонимно. (Види ACJ OPS 3.037(а)(2).); и
 - (3) Процену одговарајућих података који се односе на незгоде и удесе и објављивање одговарајућих информација, али не и приписивање кривице; и
 - (4) Именовање лица одговорног за управљање програмом.
- (б) Предлози за примену мере корективне активности која произилази из спречавања удеса и програм сигурности летења ће бити одговорност особе која је одговорна за руковођење програмом.
- (в) Ефективност промена које резултирају из предлога за примену мере корективне активности које су уочене у оквиру програма за спречавање несреће и програма сигурности летења ће бити праћена од стране директора квалитета.

JAR-OPS 3.040 Додатни чланови посаде

Авио-превозник је дужан да обезбеди да чланови посаде који не спадају у захтевано кабинску и летачку посаду, буду обучени и способни да обављају дужности за које су одређени.

JAR-OPS 3.045 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.050 Подаци о трагању и спасавању

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да су основне информације које се односе на планирани лет, а од значаја за трагање и спасавање, лако доступне у пилотској кабини.

JAR-OPS 3.055 Информације о опреми за ванредне ситуације и спасавање која се налази у хеликоптеру

Авио-превозник је у обавези да обезбеди да постоји, у циљу хитне комуникације са координационим центрима за спасавање, листе које садрже податке о опреми за ванредне ситуације и спасавање која се налази у свим хеликоптерима које поседује авио-превозник. Ти подаци укључују, колико је могуће, број, боју и тип чамаца за спасавање и пиротехничких средстава, детаље о медицинским залихама за случај опасности, залиха воде и тип и фреквенцију преносне радио опреме за ванредне ситуације.

JAR-OPS 3.060 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.065 Превоз војног наоружања и бојеве муниције (Види IEM OPS 3.065)

- (а) Авио-превозник несме превозити војно наоружање и бојеву муницију уколико одобрење за ту врсту превоза нису дале све заинтересоване државе
- (б) Авио-превозник је у обавези да обезбеди да војно наоружање и бојева муниција буду:
 - (1) смештени у хеликоптер на место које је недоступно путницима у току лета;
и
 - (2) у случају ватреног оружја, оно буде ненепуњено, осим уколико је пре започињања лета, издато одобрење од стране свих заинтересованих држава, да такво војно наоружање и бојева муниција могу да се превозе под условима који се делимично или у целости разликују од оних који су наведени у овом одељку.
- (в) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да је вођа ваздухоплова буде обавештен пре него што започне лет о детаљима и месту смештаја у хеликоптер било каквог војног наоружања и бојеве муниције коју намерава да превози.

JAR-OPS 3.070 Превоз спортског оружја и спортске муниције (Види IEM OPS 3.070)

- (а) Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере како би обезбедио да му се пријави сваки намеравани превоз било ког спортског оружја.
- (б) Авио-превозник који прихвата превоз спортског оружја је обавезан да обезбеди:
 - (1) оно буде смештено у хеликоптер на место које је недоступно путницима у току лета, уколико ваздухопловна власт није одлучила да је усаглашеност неизводива и прихватила да може да буде примењене другачије процедуре;
и
 - (2) у случају ватреног оружја или другог оружја које може да садржи муницију исто буде испражњено.
- (в) Муниција за спортско оружје може се превозити у путничком регистрованом пртљагу, под одређеним ограничењима, у складу са Техничким инструкцијама (види JAR-OPS 3.1160(б)(5)) како је дефинисано у JAR-OPS 3.1150(а)(14).

JAR-OPS 3.075 Начин превоза путника

- (а) Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере да обезбеди да се ниједно лице не налази ни у једном делу хеликоптера у лету који није део предвиђен за смештај лица, осим уколико привремени приступ у било који део хеликоптера није одобрен од стране вође ваздухоплова:
 - (1) у циљу предузимања неопходних радњи ради сигурности хеликоптера или било ког лица, животиње или добара који се налазе у хеликоптеру; или

- (2) у којем се превозе ствари или залихе, а који је конструисан да омогући лицу приступ у току лета хеликоптера.

JAR-OPS 3.080 Прихватање опасних материја на превоз

Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере како би обезбедио да ниједно лице не нуди нити прихвата опасне материје на превоз, осим ако је то лице обучено и уколико је роба прописно класификована, документована, сертификована, описана, упакована, означена, обележена и у добром стању за транспорт како је прописано Техничким инструкцијама.

JAR-OPS 3.085 Одговорности чланова посаде

- (а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих обавеза које:
- (1) се односе на сигурност хеликоптера и лица у њему; и
 - (2) су наведене у упутствима и процедурама утврђеним у Оперативном приручнику.
- (б) Члан посаде ће:
- (1) Обавестити вођу ваздухоплова о било каквој грешци, пропусти, отказу или квару за који сматра да може да утиче на пловидбеност или сигурност летења хеликоптера укључујући системе за ванредне ситуације.
 - (2) Обавестити вођу ваздухоплова о било којој незгоди која би довела у опасност, или би могла довести у опасност сигурност летења; и
 - (3) Користити шему авио-превозника за извештавања о догађајима у складу са JAR-OPS 3.037(a)(2). У свим таквим случајевима, један примерак извештаја (једног или више) ће бити достављен вођи ваздухоплова на лету на који се извештај односи.
- (в) Ништа из дела (б) из претходног текста не обавезује члана посаде да извештава о догађају о којем је већ известио неки други члан посаде.
- (г) Члан посаде не сме обављати своје дужности у хеликоптеру:
- (1) док је под утицајем било које дроге или психоактивне супстанце која би могла да утиче на његове способности на начин који би могао да угрози сигурност летења (види и JAR-FCL 3.035 и 3.040);
 - (2) до истека разумног временског периода након рођења на великим дубинама;
 - (3) Након давања крви, осим уколико је протекао разуман временски период;
 - (4) Уколико има било какву сумњу да није способан да обавља додељене дужности; или
 - (5) Уколико зна или сумња да је уморан или се осећа неспремним у мери која би могла да угрози лет.
- (д) Члан посаде не сме:
- (1) да конзумира алкохол мање од осам сати пре започињања радног времена или пре дежурства;
 - (2) да започне радно време са нивоом алкохола у крви већем од 0.2 промила;

- (3) да конзумира алкохол у току радног времена или дежурства
- (ђ) Вођа ваздухоплова мора да :
- (1) буде одговоран за сигурност летења хеликоптера и сигурност лица која се у њему налазе док се ротор окреће;
 - (2) има овлашћење да издаје све команде које сматра неопходним у циљу обезбеђивања сигурности летења хеликоптера и лица или имовине која се хеликоптером превози;
 - (3) има овлашћење да искрца било које лице, или било ког дела терета, који, по његовом мишљењу, могу представљати потенцијалну опасност за сигурност хеликоптера или лица која се у њему налазе;
 - (4) не дозволи превоз хеликоптером лицу за које сматра да је под дејством алкохола или дрога, у мери која би могла да представља опасност за сигурност хеликоптера или лица која се у њему превозе;
 - (5) има право да одбије превоз непожељних путника, депортованих лица или притоврених лица уколико њихов превоз представља било какав ризик за сигурност хеликоптера или лица која се у њему налазе;
 - (6) обезбеди да сви путници буду обавештени о локацији излаза за случај опасности као и месту и употреби одговарајућа сигурносна опрема и опрема за случај опасности;
 - (7) обезбеди да су све оперативне процедуре и листе провере извршене у складу са оперативним приручником;
 - (8) неће дозволити било ком члану посаде да обавља било какву активност у критичној фази лета осим оних дужности које се захтевају за сигурно летења хеликоптера;
 - (9) Неће дозволити:
 - (i) онемогућавање рада, искључивање или брисање података у току лета са уређаја за бележење података о лету, нити ће дозволити брисање забележених података након лета у случају несреће или незгоде која је предмет обавезног извештавања;
 - (ii) онемогућавање рада или искључивање уређаја за бележење разговора у пилотској кабини за време лета осим у случају када је убеђен да би забележене податке, који би у противном били аутоматски избрисани, требало сачувати ради истраге незгоде или удеса, нити ће дозволити да се забележени подаци ручно избришу за време или после лета у случају несреће или незгоде која је предмет обавезног извештавања;
 - (10) одлучи да ли ће прихватити или неће прихватити хеликоптер са недостацима који су допуштени у Листи одступања конфигурације или Листи минималне исправности опреме и система; и
 - (11) обезбеди да се обави пред полетни преглед.
- (е) Вођа ваздухоплова или пилот којем је поверено управљање хеликоптером ће у случају опасности која захтева хитну одлуку и деловање, предузети било коју активност за коју он сматра неопходном под датим оклоностима. У тим случајевим може да одступи од правила, оперативних процедура и метода у интересу сигурности.

JAR-OPS 3.090 Овлашћења вође ваздухоплова

Сва лица која се превозе хеликоптером ће се повиновати свим законитим наредбама које су дате од стране вође ваздухоплова у циљу обезбеђивања сигурности хеликоптера и лица или ствари који се у њему превозе.

JAR-OPS 3.095 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.100 Приступ пилотској кабини

- (а) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да ниједно лице, осим члана посаде који је одређен за лет, не сме бити пуштено или превожено у пилотској кабини осим ако то лице није :
- (1) члан летачке посаде на лету
 - (2) представник ваздухопловних власти који је одговоран за издавање уверења, дозвола или за инспекцију, уколико се то захтева ради обављања његових редовних дужности; или
 - (3) уколико је то дозвољено и уколико се то лице превози у складу са упутствима која су садржана у оперативном приручнику.
- (б) Капетан ће обезбедити да:
- (1) у интересу сигурности, приступ пилотској кабини не проузрокује одвраћање пажње и/или ометање летења; и
 - (2) сва лица које се превозе у пилотској кабини хеликоптера буду упозната са релевантним сигурносним процедурама.
- (в) Коначна одлука о приступу пилотској кабини је одговорност вође ваздухоплова.

JAR-OPS 3.105 Неовлашћени превоз

- (а) Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере да обезбеди да се ниједно лице не крије, нити да крије ствари у хеликоптеру.

JAR-OPS 3.110 Преносиви електронски уређаји

Авио-превозник не сме дозволити ни једном лицу да користи, и предузеће све разумне мере, како би обезбедио да ни једно лице у хеликоптеру не користи преносне електронске уређаје којима се може неповољно утицати на рад хеликоптерских система и опреме.

JAR-OPS 3.115 Алкохол и дроге

Авио-превозник не сме дозволити ни једном лицу да уђе или се налази, и предузеће све разумне мере да обезбеди да нико не улази и не налази се у хеликоптеру уколико је под дејством алкохола или дрога у мери у којој би сигурност хеликоптера или лица која се у њему превозе била угрожена.

JAR-OPS 3.120 Угрожавање сигурности

- (а) Авио-превозник је у обавези да предуме све разумне мере да обезбеди да ниједно лице неће чинити или пропустити чинидбу услед непажње или нехата:

- (1) на тај начин како би угрозио хеликоптер или лице које се у њему налази;
- (2) тако да проузрокује или дозволи да се хеликоптером угрози било које лице или имовина.

JAR-OPS 3.125 Документи на хеликоптеру у лету
(види ACJ OPS 3.125)

- (a) Авио-превозник је у обавези обезбеди да се следећи документи налазе у хеликоптеру на сваком лету:
 - (1) Уверење о регистрацији
 - (2) Уверење о пловидбености;
 - (3) Оригинал или копију Уверења о буци (уколико је примењиво);
 - (4) Оригинал или копију Уверења о оспособљености авио-превозника;
 - (5) Дозвола за рад авионске радио станице и
 - (6) Оригинал или копија Уверења о осигурању против трећих лица.
- (б) Сваки члан летачке посаде је дужан да приликом сваког лета носи важећу летачку дозволу са одговарајућим овлашћењима која одговарају врсти лета.

JAR-OPS 3.130 Приручници на хеликоптеру у лету

- (a) Авио-превозник је обавезан да обезбедити да:
 - (1) се актуелни делови оперативног приручника који се односе на обавезе чланова посаде налазе у хеликоптеру на сваком лету;
 - (2) су делови оперативног приручника који се захтевају за извршење лета лако доступни посади у хеликоптеру; и
 - (3) се важећи делови Летачког приручника налазе у хеликоптеру осим ако је ваздухопловна власт прихватила то да актуелни оперативни приручник који је прописан одредбом JAR-OPS 3.1045, Додатак 1, Део В, садржи одговарајуће податке за тај хеликоптер.

JAR-OPS 3.135 Додатне информације и обрасци који се налазе у хеликоптеру

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се, поред докумената и приручника који су прописани одредбама из JAR-OPS 3.125 и JAR-OPS 3.130, на сваком лету налазе и следећи подаци и обрасци који одговарају врсти и подручју летења:
 - (1) оперативни план летења који садржи најмање податке који се захтевају према Part-M – M.A.306 Систем техничких дневника авио-превозника;
 - (2) технички дневник хеликоптера који садржи најмање податке који се захтевају према одредби JAR-OPS 3.915(a);
 - (3) детаље попуњеног ATS плана лета;
 - (4) одговарајућу NOTAM/AIS документацију за припрему лета;
 - (5) Одговарајуће метеоролошке податке;
 - (6) Документацију о маси и тежишту како је прописано у JAR-OPS 3 одељак J;
 - (7) обавештење о посебним категоријама путника као што је особље задужено за безбедност, ако се оно не третира као посада, особе са смањеном покретљивошћу, непожељни путници, депортована лица, и притворена лица;

- (8) обавештење о посебним врстама робе, укључујући опасне материје, укључујући писано обавештење за вођу ваздухоплова како је прописано JAR-OPS 3.1215(г);
 - (9) важеће мапе и карте као и припадајућа документа прописано одредбом JAR-OPS 3.290(б)(7);
 - (10) било која друга документација која може да се захтева од држава на које се односи овај лет, као што је робни манифест, путнички манифест и друго; и
 - (11) обрасце који испуњавају захтеве за обавештавање ваздухопловних власти и авио-превозника
- (б) Ваздухопловна власт може да дозволи да се подаци који су описани у тачци (а), или делови тих података, прикажу у неком другом облику осим записа на папиру. Потребно је да се обезбеди прихватљив стандард приступа, коришћења и поузданости таквих података.

JAR-OPS 3.140 Подаци који остају на земљи

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
- (1) најмање за време трајања сваког лета или серије летова;
 - (i) подаци који се односе на лет и одговарају одређеној врсти лета чувају на земљи; и
 - (ii) подаци који остају на земљи се чувају све док се не копирају на месту на којем ће се чувати у складу са JAR-OPS 3.1065; или, уколико је то могуће,
 - (iii) да се исти подаци превозе у хеликоптеру у контејнеру који је отпоран на пламен.
- (б) Подаци наведени у тачки (а) у претходном тексту укључују :
- (1) Копију оперативног плана лет тамо где је могуће;
 - (2) Копије одговарајућих делова техничког дневника хеликоптера;
 - (3) NOTAM документацију за руту ако ју је посебно прилагодио авио-превозник;
 - (4) Документацију о маси и тежишту ако се захтева (према JAR-OPS 3.625); и
 - (5) Обавештење о посебном терету.

JAR-OPS 3.145 Право инспекцијског надзора

Авио-превозник је дужан да обезбеди да се било којој особи коју је овластила ваздухопловна власт дозволи да се у било које време укрца и лети било којим хеликоптером који лети у складу са АОС-ом који је издат од стране те ваздухопловне власти и да уђе и остане у пилотској кабини обезбеђујући да капетан може да одбије приступ у пилотску кабину, уколико би по његовом мишљењу, сигурност хеликоптера тиме била угрожена.

JAR-OPS 3.150 Израда докумената и записа

- (а) Авио-превозник је у обавези да:

- (1) Дозволити било којој особи коју је овластила ваздухопловна власт приступ било којим документима и записима који се односе на обављање летења или одржавање; и
 - (2) Израдити све такве документе и записе, које ваздухопловна власт захтева, у разумном временском периоду.
- (б) Вођа ваздухоплова ће у разумном временском периоду након што је од њега затражило овлашћено лице, приказати том лицу документацију за коју се захтева да се налази у хеликоптеру.

JAR-OPS 3.155 Чување документације

- (а) Авио-превозник је у обавези да обезбеди да:
- (1) било каква оригинална документација, или копија те документације, за коју се то захтева, чува захтевани временски период чак и ако авио-превозник није више корисник хеликоптера; и
 - (2) када члан посаде, за којег је авио-превозник чувао запис у складу са одељком Q, постане члан посаде другог авио-превозника, омогући доступност записа новом авио-превознику.

JAR-OPS 3.160 Чување, израда и коришћење записа уређаја за бележење података о лету

- (а) *Чување записа* (Види IEM OPS 3.160(а)).
- (1) Након удеса корисник хеликоптера у којем се налазио уређај за бележење података о лету ће у највећој могућој мери, сачувати оригиналне записане податке који се односе на тај удес, онако како су забележени уређајем за бележење података о лету током периода од 60 дана, осим уколико ваздухопловна власт не одреди другачије.
 - (2) Уколико ваздухопловна власт претходно није одобрила, након удеса који је предмет обавезног извештавања, корисник хеликоптера у којем се налазио уређај за бележење, ће у највећој могућој мери, сачувати оригинално забележене податке, који се односе на ту незгоду, онако како су забележени на уређају за бележење у периоду од 60 дана ако орган који је надлежан за истрагу не одреди другачије.
 - (3) Осим тога, када ваздухопловна власт такоо нареди, корисник хеликоптера у којем се налази уређај за бележење података о лету ће сачувати оригинално забележене податке у периоду од 60 дана ако орган који је надлежан за истрагу не одреди другачије.
 - (4) Када се захтева да у хеликоптеру буде уређај за бележење података о лету, корисник хеликоптера ће:
 - (i) сачувати записе који су записани за време одвијања лета онако како захтева JAR-OPS 3.715 и 3.720 осим што се у сврху испитивања и одржавања уређаја за бележење података о лету у тренутку испитивања може избрисати до један сат најстаријег забележеног материјала; и

- (ii) чувати документ који представља информацију која је неопходна за скидање и претварање сачуваних података у техничке јединице.
 - (iii) сво време чувати записе од не мање од једног репрезентативног лета, забележене током последњих 12 месеци који укључују полетање, пењање, крстарење, понирање, прилаз за слетање и слетање, заједно са средствима за идентификацију лета на који се односи
- (б) *Издавање записа.* Корисник хеликоптера на којем се налази уређај за бележење података о лету ће, у разумном временском року након што му је упућен захтев од стране ваздухопловних власти, издати било који запис уређаја за бележење података о лету који је доступан и сачуван.
- (в) *Коришћење записа*
- (1) Записи са уређаја за бележење разговора у пилотској кабини не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање незгода или удеса или ванредних догађаја који су предмет обавезног извештавања осим уз одобрење свих чланова посаде о којима се ради.
 - (2) Уређај за бележење података лета не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање незгода или удеса или ванредних догађаја који су предмет обавезног извештавања осим када:
 - (i) Такве записе Авио-превозник користи искључиво за сврхе пловидбености или одржавања; или
 - (ii) Када су такви догађаји разрешени; или
 - (iii) Када се такви записи обелодањују према безбедоносним процедурама

JAR-OPS 3.165 Закуп

(а) Терминологија

Изрази који су коришћени у овом пододељку имају следећа значења:

- (1) “*Dry lease*” – закуп када хеликоптер лети на основу АОС закупца.
 - (2) “*Wet lease*” – закуп када хеликоптер лети на основу АОС закуподавца.
 - (3) ЈАА авио-превозник - Авио-превозник који има уверење о оспособљености издато према JAR-OPS 3 коју му је издала једна од држава чланица ЈАА.
- (б) Закуп или "лизинг" хеликоптера између ЈАА оператора
- (1) “*Wet lease-out*”. ЈАА Авио-превозник који даје хеликоптер и целокупну посаду другом ЈАА авио-превозиоцу задржава све функције и одговорности које су прописане у одељку Ц остаће авио-превозник хеликоптера.
 - (2) Сваки закуп или "лизинг" осим "*wet lease-out*"
 - (i) Осим како је наведено у тачки (б)(1) у претходном тексту, ЈАА Авио-превозник који користи хеликоптер неког другог или даје у најам хеликоптер неком другом ЈАА оператору, мора претходно да добије одобрење за лет од надлежних ваздухопловних власти. Сви услови који су део одобрења мора да буду укључени у уговор о закупу.

- (ii) Они елементи уговора о закупу који су одобрени од ваздухопловних власти, осим уговора о закупу у којима су укључени хеликоптер и целокупна посада и по којима се не намеравају преносити функције и одговорности, морада се сматрају, у погледу закупљеног хеликоптера, варијацијом АОС по којем ће бити обављани летови.
- (в) Најам или “*leasing*” хеликоптера између ЈАА авио-превозника и било ког лица осим ЈАА авио-превозника
- (1) *Dry lease-in*
 - (i) ЈАА авио-превозник неће узети у закуп “*dry lease-in*” од било ког лица, осим ЈАА авио-превозника, осим ако то није одобрила ваздухопловна власт. Сви услови који су део одобрења мора да буду укључени у уговор о закупу.
 - (ii) ЈАА авио-превозник ће да обезбеди да, у погледу хеликоптера који су узети у “*dry leased-in*” закуп, било какве разлике у односу на захтеве који су прописани у одељцима К, Л и/или JAR-26 пријављене и да су прихватљиве за ваздухопловну власт.
 - (2) Узимање хеликоптера у закуп - *Wet lease-in*
 - (i) ЈАА авио-превозник неће узети у “*wet lease in*” закуп хеликоптер на више од 3 узастопна месеца у било којих 12 узастопних месеци од неког другог лица осим ЈАА авио-превозника без одобрења ваздухопловних власти.
 - (ii) ЈАА авио-превозник ће обезбедити да у погледу хеликоптера узетог у “*wet leased-in*” закуп:
 - (а) сигурносни стандарди закуподавца у погледу одржавања и летења једнаки захтевима JAR;
 - (б) да је закуподавац авио-превозник који има АОС који је издала држава потписница Чикашке конвенције.
 - (в) хеликоптери који имају стандардно Уверење о пловидбености које је издато у складу са ICAO Анексом 8. Стандардна Уверења о пловидбености која су издале државе чланице ЈАА, а које нису државе одговорне за издавање АОС, ће се прихватити када је издата у складу са JAR-21; и
 - (г) се испуни сваки захтев ЈАА који ваздухопловна власт државе закупца сматра примењивим.
 - (3) Давање у закуп или “*Dry lease-out*”
 - (i) ЈАА авио-превозник може да да хеликоптер у “*dry lease out*” закуп у циљу обављања јавног авио-транспорта било ком авио-превознику државе која је потписница Чикашке конвенције под условом да су испуњени следећи услови:
 - (а) Ваздухопловна власт је изузела ЈАА авио-превозника од релевантних одредаба JAR-OPS 3 и, након што је страна ваздухопловна власт прихватила у писаном облику

- одговорност за надзор одржавања и летења хеликоптера, исписала хеликоптер из АОС; и
- (б) Хеликоптер се одржава у складу са одобреним програмом одржавања.
- (4) Давање у закуп – „*Wet lease out*“. ЈАА авио-превозник који даје хеликоптер и целокупну посаду другом лицу задржавајући све функције и одговорности прописане у одељку Ц остаје авио-превозник хеликоптера.
- (г) Закуп хеликоптера уз кратку претходну најаву. У условима када је авио-превозник суочен са непосредном, хитном и непредвиђеном потребом да замени хеликоптер, одобрење које се тражи у тачки (в)(2)(i) у горњем тексту може се сматрати датим под условом да је:
- (1) Закуподавац авио-превозник поседује АОС који је издала држава потписница Чикашке конвенције; и
 - (2) Период закупа не прекорачује 14 узастопних дана; и
 - (3) Ваздухопловна власт моментално обавештена писменим путем о употреби ове одредбе.

JAR-OPS 3.170 Намерно остављено празно

Додатак 1 JAR-OPS 3.005(в)

Ограничења у Летачком приручнику хеликоптера

- (а) За хеликоптере који имају уверење за категорију А, тренутно летење кроз енVELOпу великих брзина (*HV - height velocity*) је дозвољено у току полетања и слетања, када се хеликоптером лети у складу са неким од следећих захтева:
- (1) JAR-OPS 3.517; или
 - (2) Додатка 1 JAR-OPS 3.005(з); или
 - (3) Додатак 1 JAR-OPS 3.005(д).

Додатак 1 JAR-OPS 3.005(д)

Хеликоптери за пружање хитне медицинске помоћи

(Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(д))

Напомена: Ваздухопловна власт има право да одлучи који су летови у сврху пружања хитне медицинске помоћи - *HEMS* у смислу овог додатка

- (а) Терминологија
- (1) *Земаљско особље службе за хитну медицинску помоћ*. Било које земаљско особље службе за хитну медицинску помоћ (као што су полицајци, ватрогасци итд.) које је укључено у *HEMS* операције и чији задаци су у било ком обиму везани за летење хеликоптера.
 - (2) *Члан HEMS посаде*. Лице која је одређено за *HEMS* лет у сврху пружања помоћи било којој особи којој је потребна медицинска помоћ и које се превози хеликоптером и помаже пилоту у извршењу задатка. Ово лице мора мора да завши одређену обуку као што је дато у тачки (д)(2) у даљем тексту.
 - (3) *Лет хеликоптера којим се пружа хитна медицинска помоћ*. Лет хеликоптером на основу одобрења за *HEMS* услуге, чија је сврха да омогући

хитну медицинску помоћ, када је неопходан моменталан и брз превоз, при чему се превози:

- (i) медицинско особље; или
 - (ii) залихе медицинског материјала (опрема, крв, органи, лекови); или
 - (iii) болесна или повређена лица и друга непосредно укључена.
(Види и АСЈ уз Додатак 1 JAR-OPS 3.005(d), тачка (а)(4).)
- (4) *HEMS диспечерски центар*. Место где, ако је успостављено, се врши координација или управљање *HEMS* летовима. Може да буде смештено у оперативној бази за *HEMS* летове.
 - (5) *Оперативна база за HEMS летове*. Хелипорт на којем чланови посаде за *HEMS* услуге и *HEMS* хеликоптер могу да дежурају у циљу обављања *HEMS* летова.
 - (6) *Оперативно место за HEMS летове*. Место које одабере вођа ваздухоплова за време *HEMS* лета за *ННО*, слетање и полетање (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(d), тачка 7).
 - (7) *Медицински путник*. Медицински радник који се превози у хеликоптеру за време *HEMS* лета, укључујући, али не ограничавајући се на докторе, медицинске сестре и помоћно медицинско особље. Ти ће путници добити упутства према детаљима у тачки (д)(3) у даљем тексту.

(б) Оперативни приручник.

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да оперативни приручник укључује и допуну у којој су наведени оперативни аспекти специфични за *HEMS* летове. Одговарајући делови оперативног приручника мора да буду доступни организацији којој се пружа *HEMS* услуга. (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005 (d) тачка (b)).

(в) Оперативни захтеви

- (1) Хеликоптер. Летови са перформансама класе 3 неће се обављати изнад неприступачног подручја.
- (2) Захтеви у погледу перформанси:
 - (i) Полетање и слетање хеликоптера са *МТОМ* од 5700 кг или мање
 - (А) Хеликоптери који обављају лет на/са хелипорта у болници која се налази у неприступачном подручју, обављаће летове у складу са одељком Г (осим ако авио-превозник има одобрење да лети на основу Додатка 1 JAR-OPS-а 3.005(з).
 - (Б) Хеликоптери који обављају лет на/са *HEMS* оперативног места слетања и полетања које се налази у неприступачном подручју, треба да обавља летове у највећој могућој мери у складу са одељком Г. Вођа ваздухоплова ће да уложи све разумне напоре да умањи сам период за време којег ће особе у хеликоптеру и особе на земљи бити у опасности у случају отказивања мотора (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d) тачка (с)(2)(i)(B)).
 - (В) *HEMS* место слетања и полетања мора бити довољно велико како би се обезбедило потребно растојање од свих препрека. За ноћне летове, место мора бити осветљено (са земље или из

- хеликоптера) како би се омогућило препознавање места и било каквих препрека (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-а 3.005(d), тачка (c)(2)(i)(C).)
- (Г) Оперативни приручник мора да садржи процедуре за полетање и слетање са/на претходно неиспитаних *HEMS* опереативних места.
- (ii) Полетање и слетање хеликоптера са *МТОМ* преко 5700 кг. Хеликоптери који обављају *HEMS* операције мора да лете у складу са перформансама класе 1.
- (3) Посада. Без обзира на захтеве прописане у одељку Н, на *HEMS* летове се примењује следеће:
- (i) Селекција. Оперативни приручник мора да садржи посебне критеријуме за избор чланова посаде за *HEMS* летове, узимајући у обзир претходно искуство.
- (ii) Искуство. Минимално искуство за вођу ваздухоплова за *HEMS* летове не сме да буде мања од:
- (А) Или :
- (А1) 1000 сати на месту пилота за командама хеликоптера од чега 500 сати на месту пилота за командама хеликоптера ; или
- (А2) 1000 сати на месту копиота на *HEMS* летовима од чега 500 сати на месту пилота за командама под надзором; и 100 сати на месту пилота за командама хеликоптера.
- (Б) 500 сати оперативног искуства у летењу на хеликоптерима стеченог у оперативном окружењу сличном планираним операцијама (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d), тачка (c)(3)(ii)(B));и
- (В) За пилоте који су ангажовани на ноћним летовима, 20 сати *ИМС* летења ноћу на месту пилота за командама; и
- (Г) Успешно завршена обука у складу са тачком (д) овог додатка.
- (iii) Важност. Сви пилоти који обављају *HEMS* летове мора да обаве најмање 30 минута лета искључиво помоћу инструмената у хеликоптеру или у синтетичком уређају за обуку у току последњих 6 месеци. (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d), тачка (c)(3)(iii).)
- (iv) Састав посаде. (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(d), тачка (c)(3)(iv)
- (А) Дневни лет. Минимална посада дању је један пилот и један члан *HEMS* посаде. То може да буде смањено на само једног пилота само у изузетним околностима.

(Б) Ноћни лет. Минимална посада ноћу су два пилота. Ипак, један пилот и један члан *HEMS* посаде могу да буду посада у посебним географским подручјима дефинисаним у Оперативном приручнику авио-превозника што задовољава ваздухопловну власт узимајући у обзир следеће:

- (Б1) Одговарајуће референце на земљи;
- (Б2) Систем праћења лета за време *HEMS* летова (види АМС Додатак 1 JAR-OPS 3.005(d), тачка (c)(3)(iv)(B)(B2));
- (Б3) Поузданост опреме за извештавање о метео условима;
- (Б4) Листа минималне опреме за *HEMS* ;
- (Б5) Континуитет састава посаде;
- (Б6) Минималне квалификације посаде, почетна обука и обука обнављања знања;
- (Б7) Оперативне процедуре, укључујући координацију међу посадом;
- (Б8) Метеоролошке минимуме;
- (Б9) Додатна разматрања због посебних локалних услова.

(4) Минимални услови *HEMS* летова.

(i) Летови са перформансама класе 1 и 2. Минимални временски услови за отпрему и фазу лета на маршрути за *HEMS* летове приказани су у следећој табели. У случају да за време лета на одређеној рути метеоролошки услови падну испод минималне базе облака и и видљивости које су приказане, хеликоптери оспособљени само за *IMC* морају одустати од лета или се вратити у базу. Хеликоптери који су опремљени и овлашћени за *IMC* летове могу одустати од летења, вратити се у базу или прећи на *IFR* летење, под условом да је летачка посада квалификована за то.

Табела 1 – минимални услови *HEMS* летова

2 ПИЛОТА		1 ПИЛОТ	
ДАН			
База облака	Видљивост	База облака	Видљивост
500 стопа и више	(Види JAR-OPS 3.465)	500 стопа и више	(Види JAR-OPS 3.465)
499-400 стопа	1000 m (Белешка 1)	499-400 стопа	2000 m
399-300 стопа	2000 m	399-300 стопа	3000 m
НОЋ			
База облака	Видљивост	База облака	Видљивост
1200 стопа (Белешка2)	2500 m	1200 стопа (Белешка 2)	3000 m

Белешка 1: Видљивост може да се смањи на 800 м у кратким временским периодима када се види земља ако се хеликоптером управља брзином која даје одговарајућу могућност опажања било какве препреке на време да би се избегао судар (Види АСЈ OPS 3.465.)

Белешка 2: База облака се може да се смањи на 1000 стопа у у кратким временским периодима.

- (ii) Летови перформанси класе 3. Минимални метеоролошки услови за отпрему и фазу лета на рути за *HEMS* летове су: плафон облака од 600 стопа и видљивост на 1500 m. Видљивост може да се смањи на 800 м у кратким временским периодима када се види земља ако се хеликоптером управља брзином која даје одговарајућу могућност опажања било какве препреке и избегавања судара. (Види АСЈ OPS 3.465.)

(г) Додатни захтеви

(1) Медицинска опрема хеликоптера

- (i) Уградња целокупне медицинске опреме хеликоптера, као и њена употреба, укључујући и било какве друге додатне модификације мора да буде одобрена.
- (ii) Авио-превозник мора да утврди процедуру за употребу преносиве опреме у хеликоптеру.

(2) Комуникациона и навигациона опрема у хеликоптеру

Хеликоптери којима се обављају *HEMS* летови мора да буду опремљени комуникационом опремом, осом оне која се захтева у JAR-OPS 3, одељак Л, која омогућава двосмерну комуникацију са организацијом којој се пружају *HEMS* услуге и, када је могуће, комуникацију са земаљским особљем за хитну медицинску помоћ. Било која додатна опреме мора да има одобрење за пловидбеност.

(3) Уређаји у *HEMS* оперативној бази

- (i) Ако се од чланова посаде захтева да буду у приправности са временом реакције мањим од 45 минута, обезбедиће им се наменски одговарајући смештај у близини сваке оперативне базе.
- (ii) Свака оперативна база мора да буде опремљена уређајима за добијање актуелних метео података и временске прогнозе, као и задовољавајућом комуникацијом са одговарајућом *ATS* службом. На располагању мора да буду и задовољавајући уређаји за планирање свих задатака.

(4) Пуњење горива са путницима у хеликоптеру

Када вођа ваздухоплова сматра да је пуњење горива неопходно са путницима у хеликоптеру, то може да се уради било да ротори стоје или се окрећу под условом да су удовољени следећи захтеви:

- (i) врата (једна или више) на оној страни хеликоптера на којој се пуни гориво остаће затворена;
- (ii) врата (једна или више) на страни хеликоптера на којој се не пуни гориво остаће отворена уколико то дозвољавају временски услови;

- (iii) Ватрогасни уређаји у одговарајућем броју су позиционирани тако да у случају ватре моментално буду доступни; и
- (iv) Додатно особље мора да буде моментално доступно да у случају пожара уклони пацијенте од хеликоптера.

(д) Обука и провера

(1) Чланови летачке посаде

- (i) Обука према JAR-OPS 3, одељак Н, укључујући следеће додатне ставке:
 - (А) Метеоролошка обука која је фокусирана на разумевање и тумачење доступних података о времену ;
 - (Б) Припрема хеликоптера и посебне медицинске опреме за *HEMS* лет који следи;
 - (В) Пракса *HEMS* полетања;
 - (Г) Процена из ваздуха о подобности *HEMS* оперативних места; и
 - (Д) Медицински утицаји који ваздушни превоз може да има на пацијента.
- (ii) Провере према JAR-OPS 3, одељак Н, укључујући следеће додатне ставке:
 - (А) Провера обучености за летење у *VMC* условима дању или ноћу, укључујући профиле за полетање, слетање или летење који су слични онима који ће бити коришћени на *HEMS* оперативним местима.
 - (Б) Провера на линији са посебним нагласком на следеће (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d):
 - (Б1) Метеорологија локалног подручја;
 - (Б2) Планирање *HEMS* лета;
 - (Б3) *HEMS* полетања;
 - (Б4) Избор *HEMS* оперативног места из ваздуха;
 - (Б5) Летови на нижим нивоима у лошим временским условима; и
 - (Б6) Познавање са успостављеним *HEMS* оперативним местима која се налазе у регистру локалног подручја авио-превозника .

(2) Члан *HEMS* посаде.

Члан *HEMS* посаде мора да буде обучен у складу са захтевима одељка О са следећим додатним ставкама:

- (i) Дужности у *HEMS* операцијама;
- (ii) Навигација (читање карата, принципи и употреба навигационих средстава);
- (iii) Рад са радио опремом;
- (iv) Употреба медицинске опреме у хеликоптеру;
- (v) Припрема хеликоптера и посебне медицинске опреме за *HEMS* лет;

- (vi) Читање инструмената, упозорења, употреба нормалне и листе провере у ванредним ситуацијама као помоћ пилоту као што се захтева;
 - (vii) Основна знања о типу хеликоптера у смислу локације и конструкције система и опреме за нормалне и ванредне ситуације;
 - (viii) Координација између посаде;
 - (ix) Пракса одговора на *HEMS* листу провере;
 - (x) Пуњење горива и пуњење за време рада ротора;
 - (xi) Избор и употреба *HEMS* оперативног места;
 - (xii) Технике поступања са пацијентима, медицинске последице ваздушног превоза и одређено познавање поступака при болничком пријему;
 - (xiii) Сигнали навођења на земљи;
 - (xiv) Летови са спољашњим теретом, према потреби;
 - (xv) Рад са витлом, према потреби;
 - (xvi) Опасности по себе и друге од ротора у покрету за време укрцавања болесника;
 - (xvii) Коришћење интерног комуникационог система хеликоптера.
- (3) Медицински путници: Пре било којег лета, или серије летова, медицински путници ће бити обавештени о:
- (i) Типу (типovima) хеликоптера којима се лети;
 - (ii) Уласку и изласку у нормалним условима у случају опасности и за себе и за пацијенте;
 - (iii) Коришћењу одговарајуће медицинске опреме у хеликоптеру;
 - (iv) Потреби да се, прекоришћења посебне опреме, добије одобрење вође ваздухоплова;
 - (v) Метода надзора другог медицинског особља;
 - (vi) Коришћење система интерне комуникације хеликоптера; и
 - (vii) Локација и коришћење апарата за гашење пожара у хеликоптеру.
- (4) Земаљско особље службе за пружање хитне помоћи. Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере да обезбеди да земаљско особље службе за пружање хитне помоћи буде упознато са следећим (види IEM Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d), пододељак (е)(4)):
- (i) Процедуре двосмерне радио комуникације са хеликоптерима;
 - (ii) Избор одговарајућих *HEMS* оперативних места за *HEMS* летове;
 - (iii) Опасне зоне око хеликоптера;
 - (iv) Контрола масе са аспекта летења хеликоптера; и
 - (v) Евакуација лица из хеликоптера након несреће на месту слетања и полетања.

Додатак 1 JAR-OPS 3.005(д)

Летови хеликоптера изнад неприступачног подручја које се налази ван саобраћајница

(Види IEM Додатак 1 JAR-OPS 3.005(е))

- (а) Одобрење. Авио-превозник који жели да лети у складу са овим додатком мора да добије претходно одобрење ваздухопловне власти која је издала АОС и од власти државе у којој намерава да обавља ове летове. Такво ће одобрење треба да садржи:
 - (1) Тип хеликоптера; и
 - (2) Врсту лета.
- (б) Примењивост. Овај додатак се примењује искључиво на хеликоптере које покреће турбина и који лете преко неприступачног подручја ван саобраћајница где је доказано да ограничења хеликоптера, или друге оправдане процене, спречавају коришћење одговарајућих критеријума перформанси.
- (в) Олакшице за перформансе класе 2. Хеликоптери који обављају летове са перформансама класе 2 изнад неприступачног подручја ван саобраћајница са максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта 9 или мање путника изузети су од следећих захтева JAR-OPS 3, одељак X:
 - (1) JAR-OPS 3.520(a)(2);
 - (2) JAR-OPS 3.535(a)(2).
- (г) Олакшице за перформансе класе 3. Хеликоптери који обављају летове перформансама класе 3 преко непријатељског окружења које се налази ван саобраћајница са максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта 6 или мање изузети од захтева JAR-OPS 3.240(a)(5) под условом да авио-превозник испуњава захтеве из Додатка 1 JAR-OPS 3.517(a), тачке(a)(2)(i) и (ii).
- (д) Летачка делатност. Морају да се успоставе посебне процедуре у оперативном приручнику у случају отказа мотора у току полетања и слетања.
- (е) Додатни кисеоник за хеликоптере који нису под притиском. Летење се може обављати и хеликоптерима који нису под притиском на висинама притиска изнад 10000 фита без додатне кисеоничке опреме која омогућава чување и испуштање захтеване количине потребог кисеоника, под условом да висина кабине не прекорачује 10000 фита у периоду који не прелази 30 минута и да никада не прекорачује 13000 фита висине по притиску.

Додатак 1 JAR-OPS 3.005 (ђ)

Летови за мале хеликоптере (само VFR летови дању)

- (а) Терминологија.
 - (1) Локални летови. Лет који се обавља унутар локалног и дефинисаног географског подручја које је прихватљиво за ваздухопловне власти, који почиње и завршава се на истом месту истог дана.
- (б) Одобрење. Авио-превозник који жели да обавља летове у складу са овим додатком мора да добије претходно одобрење ваздухопловне власти која је издаа АОС. Такво одобрење мора да садржи:

- (1) Тип хеликоптера; и
- (2) Врсту лета.
- (3) Географска ограничења локалних летова у контексту овог додатка (види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(f), ставка (b)(3)).

(в) **Забрана.** Следеће активности су забрањене:

- (1) JAR-OPS 3.065- Превоз ратног наоружања и бојеве муниције.
- (2) JAR-OPS 3.265- Превоз неприхватљивих путника, депортованих лица или лица под пратњом.
- (3) JAR-OPS 3.305-Пуњење / истакање горива када се путници укрцавају, искрцавају или су у хеликоптеру.
- (4) JAR-OPS 3.335- Пушење у хеликоптеру.

(г) **Олакшице.** Следећа правила су ублажена:

- (1) JAR-OPS 3.100. Приступ пилотској кабини:
 - (i) Авио-превозник је у обавези да утврди правила за превоз путника на пилотском седишту уколико је примењиво.
 - (ii) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да :
 - (А) превоз путника на пилотском седишту не проузрокује ометање летења ; и
 - (Б) је путник који је смештен на пилотском седишту упознат са одговарајућим ограничењима и сигурносним процедурама.
- (2) JAR-OPS 3.135. Додатне информације и обрасци који се носе.
 - (i) На локалним летовима не треба да се носе следећи документи:
 - (А) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Оперативни план летења
 - (Б) JAR-OPS 3.135(a)(2) – Технички дневник (осим када се захтева слетање на другом месту).
 - (В) JAR-OPS 3.135(a)(4) –NOTAM/AIS документација
 - (Г) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Метеоролошки подаци
 - (Д) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Информација о посебним категоријама путника итд.
 - (Ђ) JAR-OPS 3.135(a)(8) –Информација о посебним врстама терета итд.
 - (ii) За летове који нису локални:
 - (А) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Оперативни план летења. План летења може да буде поједностављеном облику, одговарајући врсти лета који се обавља и прихватљив за ваздухопловне власти.
 - (Б) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Информација о посебним категоријама путника. Не захтева се.
- (3) JAR-OPS 3.140 Подаци који се чувају на земљи. Подаци се не морају чувати на земљи када се користе друге методе бележења података.

- (4) JAR-OPS 3.165 Закуп. Примењиво је само када постоји формални уговор о закупу.

Напомена: Када је уговор о превозу путника пренет на другог авио-превозника којем ће путници да плате превоз, наведено се не сматра закупом.

- (5) JAR-OPS 3.215 Коришћење услуга контроле летења. Не примењује се осим ако је обавезно према захтевима ваздушног простора и ако су уговори о пружању услуга трагања и спасавања прихватљиви за ваздухопловне власти.

- (6) JAR-OPS 3.220 Одобрење авио-превозника за хелипорте. Авио-превозник мора да утврди процедуру којом овлашћује вође ваздухоплова за избор хелипорта или места за слетање, одговарајућег за тип хеликоптера и врсту лета.

- (7) JAR-OPS 3.255 Политика ношења горива. Тачке (б) до (г) нису примењиве када политика ношења горива која је прописана у JAR-OPS 3.255(а) обезбеђује да, након завршетка лета или серије летова, преостало гориво није мање од количине горива довољне за 30 минута летења у нормалном крстарењу (то време може да се смањи на 20 минута када се лети у подручју које стално омогућава број одговарајућих места за слетање). Коначна резерва горива мора да буду наведена у Оперативном приручнику како би били задовољени услови из JAR-OPS 3.375(в).

- (8) JAR-OPS 3.280 Распоред путника. Не захтевају се утврђене процедуре.

Напомена: Циљ овог одељка је постигнута употребом нормалне процене пилота. JAR-OPS 3.260 се може применити и сматра се да се односи на неопходност процедура.

- (9) JAR-OPS 3.285 Информисање путника.

- (i) Члан (а)(1). Осим ако би такво информисање путника угрожавало сигурност, путници ће се усменим путем бити упознати са стварима које се односе на сигурност, а могу у целости или делимично презентовати аудио-визуелно. За употребу преносних електронских уређаја мора да се добије одобрење.

- (10) JAR-OPS 3.290 Припрема лета.

- (i) За локалне летове:

(А) JAR-OPS 3.290(а). Оперативни план лета се не захтева.

- (ii) За летове који нису локални :

(Б) JAR-OPS 3.290(а). Оперативни план лета може да се припреми у поједностављеном облику који одговара врсти лета.

- (11) JAR-OPS 3.375 Управљање горивом у току лета. Додатак 1 JAR-OPS 3.375 не мора да се примењује (види(г)(14) у даљњем тексту).
- (12) JAR-OPS 3.385 Употреба додатног кисеоника. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, летење између 10000 и 16000 стопа током кратког временског периода може се обављати без употребе додатног кисеоника у складу са процедурама датим у оперативном приручнику. (У том случају авио-превозник мора да обезбеди да путници буду обавештени пре поласка да у хеликоптеру нема додатног кисеоника)
- (13) Додатак 1 JAR-OPS 3.270 Смештај пртљага и терета. Као што је одговарајуће врсти лета и типу хеликоптера.
- (14) Додатак 1 JAR-OPS 3.375 Управљање горивом у току лета. Није примењиво.
- (15) JAR-OPS 3.630 Општи увод. Инструменти и опрема. Ваздухопловна власт може да прихвати алтернативну опрему која није у сагласности са важећим *JTSO* стандардима, али задовољава сигурносне стандарде оригиналне опреме.
- (16) JAR-OPS 3.775. Додатни кисеоник – Хеликоптери који нису под притиском. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, краткотрајно летење између 10000 и 16000 стопа може да се обавља без додатног кисеоника у складу са процедурама које су дате у оперативном приручнику.
- (17) Додатак 1 JAR-OPS 3.775 Додатни кисеоник за хеликоптере који нису под притиском. Не примењује се у складу са (12) и (16) у претходном тексту.
- (18) JAR-OPS 3.955(б) Унапређење у вођу ваздухоплова. Ваздухопловна власт може да прихвати скраћену обуку за вођу ваздухоплова која ће одговарати типу лета који ће се обавља.
- (19) JAR-OPS 3.970(a) Актуелно искуство. Уз претходно одобрење ваздухопловне власти као алтернатива захтевима JAR-OPS 3.970(a), захтев за актуелним искуством у 90 дана може да се задовољи и уколико је пилот обавио 3 полетања, 3 круга и 3 слетања на било којем хеликоптеру исте групе у току претходних 90 дана (види ACJ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(f) тачка (d)(19)). Важећа квалификованост за тип хеликоптера којим ће се летети је условљена:
- (i) провером оспособљености за тип знања за важећи тип; и
 - (ii) остварењу 2 сата летења на том типу или варијанти у току последњих 6 месеци; и
 - (iii) важећим OPC на једном од хеликоптера одређене групе; и
 - (iv) стриктном изменом OPC за све хеликоптере одређене групе на којима се летело; и
 - (v) композиција одређених група и процедуре за вредновање TRPC, OPC и ажурности која је садржана у оперативном приручнику.
- (20) Додатак 1 JAR-OPS 3.965 Актуелна обука и провера. Програм примењив за врсту летова мора да буде прихватљив за ваздухопловну власт.

- (21) JAR-OPS 3.1060 Оперативни план лета. Види (2)(i)(A) у претходном тексту.
- (22) JAR-OPS 3.1235 Безбедоносни захтеви. Примењиво искључиво када се лети у државама у којима се национални програм безбедности примењује на летове који су предмет овог Додатком.
- (23) JAR-OPS 3.1240 Програми обуке. Програми обуке мора да буду прилагођени врсти летова који се обављају. Ваздухопловна власт може да прихвати одговарајући програм самосталне обуке.
- (1) JAR-OPS3.1250 Контролна листа за претраживање хеликоптера. Не захтева се.

Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(е)

Летови на локланом подручју (*VFR* летови дању)

- (а) Одобрење. Авио-превозник који жели да обавља летове у складу са овим Додатком мора претходно да добије одобрење од ваздухопловне власти која издаје АОС. У одобрењу мора да стоји:
 - (1) Тип хеликоптера; и
 - (2) Врста лета.
 - (3) Географска ограничења летова у контексту овог додатка (види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(g), став (а)(3)).
- (б) Забрана. Следеће активности су забрањене:
 - (1) JAR-OPS 3.065. Превоз ратног наоружања и бојева муниција.
 - (2) JAR-OPS 3.265. Превоз непожељних путника, депортованих или лица под пратњом.
 - (3) JAR-OPS 3.305. Пуњење/истакање горива када се путници укрцавају, искрцавају или су у хеликоптеру.
 - (4) JAR-OPS 3.335. Пушење у хеликоптеру.
- (в) Олакшице. Следећа правила су ублажена :
 - (1) JAR-OPS 3.135. Додатне информације и обрасци који се носе.
 - (i) JAR-OPS 3.135(a)(1) – Оперативни план лета. План лета може да буде у поједностављеном облику, одговарајуће врсти лета који се обавља и прихватљив за ваздухопловну власт.
 - (ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) – Документација Notam/AIS. Не захтева се.
 - (iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Метеоролошки подаци. Не захтева се.
 - (iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Обавештење о посебним категоријама путника, итд. Не захтева се.
 - (v) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Обавештење о посебној роби, итд. Не захтева се.
 - (2) JAR-OPS 3.140 Подаци који се чувају на земљи. Подаци се не морају чувати на земљи када се користе друге методе бележења података.

- (3) JAR-OPS 3.165 Закуп. Примењиво је само када постоји формални уговор о закупу.
Напомена: Када је уговор о превозу путника пренет на другог авио-превозника којем ће путници да плате превоз, наведено се не сматра закупом.
- (4) JAR-OPS 3.215 Коришћење услуга контроле летења. Не примењује се осим ако је обавезно према захтевима ваздушног простора и ако су уговори о пружању услуга трагања и спасавања прихватљиви за ваздухопловне власти..
- (5) JAR-OPS 3.220 Одобрење авио-превозника за хелипорте. Авио-превозник мора да утврди процедуру којом овлашћује вође ваздухоплова за избор хелипорта или места за слетање, одговарајућег за типу хеликоптера и врсту лета.
- (6) JAR-OPS 3.255 Политика ношења горива. Тачке (б) до (г) нису примењиве када политика ношења горива која је прописана у JAR-OPS 3.255(а) обезбеђује да, након завршетка лета или серије летова, преостало гориво није мање од количине горива довољне за 30 минута летења у нормалном крстарењу (то време може да се смањи на 20 минута када се лети у подручју које стално омогућава број одговарајућих места за слетање). буду наведена у Оперативном приручнику како би били задовољени услови из JAR-OPS 3.375(в).
- (7) JAR-OPS 3.290(а). Види (С)(1)(i) у претходном тексту.
- (8) JAR-OPS 3.375 Управљање горивом у току лета. Додатак 1 JAR-OPS 3.375 не мора да се примењује (види (с)(10) у даљњем тексту).
- (9) JAR-OPS 3.385 Употреба додатног кисеоника. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, летење између 10000 и 13000 стопа током кртаког временског периода може се обављати без употребе додатног кисеоника у складу са процедурама датим у Оперативном приручнику. (У том случају Авио-превозник мора да обезбеди да путници буду обавештени пре поласка да у хеликоптеру нема додатног кисеоника.)
- (10) Додатак 1 JAR-OPS 3.375 Управљање горивом у току лета. Није примењиво.
- (11) JAR-OPS 3.630 Општи увод. Инструменти и опрема. Ваздухопловна власт може да прихвати алтернативну опрему која није у сагласности са важећим *JTSO* стандардима, али задовољава сигурносне стандарде оригиналне опреме.
- (12) JAR-OPS 3.775. Додатни кисеоник – Хеликоптери који нису под притиском. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, краткотрајно летење између 10000 и 16000 стопа може да се обавља без додатног кисеоника у складу са процедурама које су дате у Оперативном приручнику.
- (13) Додатак 1 JAR-OPS-у 3.775 Додатни кисеоник за хеликоптере који нису под притиском. Није примењиво се у складу са (9) и (12) у претходном тексту.

- (14) JAR-OPS 3.1060 Оперативни план лета. Види (B)(1)(и) у претходном тексту.
- (15) JAR-OPS 3.1235 Безбедоносни захтеви. Примењиво искључиво када се лети у државама у којима се национални програм безбедности примењује на летове који су предмет овог Додатком.

Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(h)

Операције подизања терета хеликоптером - *ННО*

Напомена: Ваздухопловна власт има право да одлучи који лет је *ННО* лет у смислу овог Додатка.

(а) Терминологија

- (1) Операције подизања терета хеликоптером (*ННО* лет). Лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за *ННО* лет, у циљу омогућавања превоза лица и/или робе подизањем терета хеликоптером
- (2) Члан посаде *ННО* лета. Члан посаде који обавља додељене задатке који се односе на операције подизања терета хеликоптером.
- (3) *ННО* лет изнад мора. Лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за *ННО* лет, у циљу омогућавања превоз лица и/или робе подизањем терета хеликоптером са или на брод или неку конструкцију која се налази у мору.
- (4) Циклус подизања терета. У циљу одређивања оспособљености посаде у овом додатку; јесте један циклус спуштања и подизања куке за подизање.
- (5) Место *ННО* операције. Одређена област у којој хеликоптер обавља операцију подизања и преношења терета.
- (6) *ННО* путник. Особа која се превози у току операције подизања терета

(б) Оперативни приручник. Авио-превозник мора да обезбеди да оперативни приручник укључује додаток који је специфичан за *ННО*. Он се посебно односи на:

- (1) Критеријум перформанси.
- (2) Уколико се захтева, услове под којима може да се обавља *ННО* превоз укључујући одговарајућа ограничења кретања брода и брзину ветра.
- (3) Метеоролошка ограничења за *ННО*.
- (4) Критеријум за одређивање минималне величине места *ННО* операције – које одговара задатку.
- (5) Поступци за одређивање минималне посаде.
- (6) Метода на основу којег чланови посаде бележе циклусе подизања терета хеликоптером.

Када се захтева одговарајући делови оперативног приручника мора да буду доступни организацији за коју се обавља *ННО* лет.

(в) Одржавање *ННО* опреме. Авио-превозник мора да утврди упутства за одржавање *ННО* система у сарадњи са произвођачем и да их укључи у програм одржавања хеликоптера прописан у Part-M – М.А.302 Програм одржавања, која одобрава ваздухопловна власт.

(г) Оперативни захтеви:

- (1) Хеликоптер. За време *ННО* лета, хеликоптер мора да буде способан да издржи отказ критичног мотора са преосталим мотором (моторима) при одговарајуће подешеној снази, без опасности за лице (лица) / робу који се превозе, трећа лица или имовину. (Осим за *HEMS ННО* летове на *HEMS* оперативним местима када овај захтев не мора да сепримењује).
- (2) Посада. Без обзира на захтеве који су прописани у одељку Н, на *ННО* летове се примењује следеће:
 - (i) Селекција. Оперативни приручник треба да садржи све критеријуме за селекцију чланова посаде за *ННО* задатак, узимајући у обзир претходно искуство.
 - (ii) Искуство. Минимални ниво искуства за вође ваздухоплова који обављају *ННО* летове не сме да буде мањи од:
 - (A) За летове изнад воде:
 - (A1) 1000 сати летења као пилот за командама хеликопотера или 1000 сати летења као копилот на *ННО* летовима од чега 200 сати као пилот за командама под надзором; и
 - (A2) 50 циклуса подизања терета хеликоптером извршених изнад мора, од којих 20 циклуса мора да буде обављено ноћу, уколико се обављају ноћни летови.
 - (B) За летове на копну:
 - (B1) 500 сати летења као пилот за командама хеликопотера или 500 сати летења као копилот на *ННО* летовима од чега 100 сати као пилот за командама под надзором; и
 - (B2) 200 сати искуства у летењу у хеликоптерима стечених у оперативном окружењу које је слично намераваним операцијама (види IEM Додатка 1 JAR-OPS-а 3.005(d), тачка (c)(3)(ii)(B)); и
 - (B3) 50 циклуса операција подизања терета хеликоптером, од којих 20 циклуса мора да буде обављено ноћу, уколико се обављају ноћни летови и.
 - (B) Успешан завршетак обуке у складу са процедурама које су утврђене у оперативном приручнику и одговарајуће искуство у улози и у окружењу у којем се обавља *ННО*.
 - (i) Актуелно искуство. Сви пилоти и чланови *ННО* посаде који обављају *ННО* летове мора да, поред захтева JAR-OPS 3.970(a), обаве у претходних 90 дана:
 - (A) За дневне летове: било коју комбинацију од 3 дневна или ноћна циклуса подизања терета, при чему сваки од њих мора да укључује прелаз на или са лебдења.

(Б) За ноћне летове : 3 ноћна циклуса подизања терета, при чему сваки од њих мора да укључује прелаз на или са лебдења.

(ii) Састав посаде. Минимална посада за дневне или ноћне летове мора да буде како је наведено у додатку Оперативног приручника и зависи од типа хеликоптера, временских услова, врсте задатка и, за летове над морем, окружење *ННО* оперативног места, стања мора и кретања брода али, ни у ком случају не сме да буде мање од једног пилота и једног члана *ННО* посаде. (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(h) тачка (d)(2)(iv).)

(д) Додатни захтеви

(1) *ННО* опрема. Уградња све опреме хеликоптера за подизања терета укључујући све накнадне измене, и када је одговарајуће, њена употреба, мора да имају уверење о пловидбености одговарајућу планираној намени. Помоћна опрема мора да буде конструисана и испитана према одговарајућем стандарду и прихватљива за ваздухопловну власт.

(2) Комуникациона опрема хеликоптера. За радио опрему, осим оне захтеване у одељку Л, захтева се уверење о пловидбености. У следећим случајевим захтева се двосмерна комуникација са организацијом за коју се обавља *ННО* лет и, где је могуће, комуникација са земаљским особљем:

- (i) Дневни и ноћни летови изнад мора; или
- (ii) Ноћни летови изнад копна,

(ђ) Обука и провера.

(1) Чланови летачке посаде. Чланови летачке посаде мора да буду обучени из следећих области:

(i) Обука која је наведена у одељку Н са следећим додацима:

- (А) Подешавање и употреба дизалице;
- (Б) Припрема хеликоптера и опреме за подизање терета за *ННО*;
- (В) Нормалне и процедуре за ванредне за дневне, и када се захтева, ноћне операције подизања терета;
- (Г) Концепт координације посаде специфичан за *ННО* летове;
- (Д) Вежбање *ННО* поступака; и
- (Ђ) Опасност од пражњења статичког електрицитета.

(ii) Провере из одељка Н са следећим додацима:

- (А) Провера обучености, одговарајуће за дневне летове која мора да буде изведена и ноћу, уколико Авио-превозник обавља такве летове. Провера мора да укључује процедуре које ће се вероватно користити на *ННО* местима са посебним нагласком на:

- (A1) Метеорологију локалног подручја;
- (A2) Планирање *ННО* лета;
- (A3) *ННО* полетања;
- (A4) Прелазак са и на лебдења на *ННО* месту;
- (A5) Уобичајене и симулиране ванредне *ННО* процедуре; и
- (A6) Координација посаде.

(2) Члан *ННО* посаде. Члан *ННО* посаде мора да буде обучен у складу са захтевима одељка О са следећим додацима:

- (i) Обавезе у улози на *ННО* лету;
- (ii) Подешавање и употреба дизалице;
- (iii) Употреба опреме за подизање терета;
- (iv) Припрема хеликоптера и посебне опреме за *ННО* летове;
- (v) Уобичајене процедуре и процедуре за ванредне ситуације;
- (vi) Концепт координације посаде специфичан за *ННО* летове;
- (vii) Рад са опремом за интерну комуникацију и радио опремом;
- (viii) Познавање опреме за подизање терета за случај опасности;
- (ix) Технике поступања са *ННО* путницима;
- (x) Утицај кретања особља на центар тежишта и маса у току *ННО* летова;
- (xi) Утицај кретања особља на перформансе у току лета у нормалним и ванредним условима;
- (xii) Технике за навођење пилота изнад *ННО* места;
- (xiii) Свесност о посебним опасностима које се односе на оперативно окружење; и
- (xiv) Опасност од пражњења статичког електрицитета.

(3) *ННО* путници. Пре било којег *ННО* лета, или серије летова, *ННО* путници мора да буду упознати и свесни опасности од пражњења статичког електрицитета и осталог.

Додатк 1 JAR-OPS 3.005(з)

Летови хеликоптера на местима од јавног интереса

(а) Одобрење. Авио-превозник који жели да обавља летове у складу са овим Додатком мора да добије претходно одобрење ваздухопловних власти која издаје *АОС* и ваздухопловних власти државе у којој намерава да обавља такве летове. Такво ће одобрење мора да садржи:

- (1) место (места) од јавног интереса види *АСЈ* Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(i) тачка (а)(1);
- (2) Тип хеликоптера (једног или више); и
- (3) Врсту лета.

(б) Терминологија.

- (1) Место од јавног интереса: Место које се користи искључиво за летове од јавног интереса.

- (в) Примењивост: Овај Додатак се примењује само на типове хеликоптера које покреће више турбина, са максималном одобреном конфигурацијом путничких седишта шест или мање, који лете на/са места од јавног интереса:
- (1) која се налазе у неприступачном окружењу; и
 - (2) која су одобрена као хелипорти пре 1. јула 2002. године.
- (г) Олакшице:
- (1) Летови на/са места од јавног интереса могу да се обављају у складу са одељком X и изузета су од следећих захтева:
 - (i) захтев JAR-OPS 3.520(a)(2); и
 - (ii) захтев JAR-OPS 3.535(a)(2);до 31. децембра 2004. године под условом да је авио-превозиоцу ваздухопловна власт издала одобрење (види Додатак 1 JAR-OPS 3.517(a) тачке (a)(2)(i) и (ii)).
 - (2) Од 1. јануара 2005. где величина места од јавног интереса или препреке у његовом окружењу не дозвољавају летове хеликоптера у складу са одељком Г (перформансе класе 1), изузеће наведено у тачки (г)(1) у претходном тексту може одобрити ваздухопловна власт после 31. децембра 2004. под условом :
 - (i) за летове у неприступачном окружењу, маса хеликоптера не прелазие максималну масу која је наведена у Летачком приручнику хеликоптера за *AEO OGE* лебдење хеликоптера у мирном ваздуху при раду свих погонских група на одговарајућем режиму снаге; и
 - (ii) за летове у прометном неприступачном окружењу, маса хеликоптера не прелазие максималну масу која је наведена у Летачком приручнику хеликоптера за градијент пењања од 8% у мирном ваздуху; при одговарајућој сигурној брзини полетања (*Vtoss*) са отказом критичне погонске групе и преосталим погонским групама које раде на одговарајућем режиму снаге (Види ACJ Додатак 1 JAR-OPS-и 3.005(и) тачка (d)(2)).
- (д) Операције. У оперативном приручнику мора да се утврде поступци специфични за место како би се смањило временски период у којем би лица у хеликоптеру и лица на земљи била у опасности у случају отказа погонске групе у току полетања и слетања на место од јавног интереса. Део Ц оперативног приручника мора да садржи за свако место од јавног интереса: цртеж или фотографију са напоменама, на којој се виде главни аспекти, димензије, неусаглашеност одељку Г, главни ризици и план за случај незгоде.

ОДЕЉАК Ц – ИЗДАВАЊЕ УВЕРЕЊА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ЈАВНОГ АВИО-ТРАНСПОРТА

JAR-OPS 3.175 Општа правила за издавање уверења о оспособљености за обављање делатности у ваздушном саобраћају и надзор

Напомена 1: Додатак 1 овог параграфа одређује садржај и услове из АОС

Напомена 2: Додатак 2 овог параграфа наводи захтеве који се односе на захтеве у погледу

управљања и организације

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове у јавном авио-транспорту другачије од услова из Уверења о оспособљености авио-превозника.
- (б) Подносилац захтева за издавање АОС, или измену АОС, мора да омогући ваздухопловној власти да оцени све аспекте сигурности планираних операција.
- (в) Подносилац захтева за АОС:
 - (1) не сме да поседује АОС издато од стране друге ваздухопловне власти осим уколико то није озричито одобрено од ваздухопловне власти односне државе;
 - (2) мора да има своје пословно седиште и уколико постоји, своју регистровану канцеларију у држави која је одговорна за издавање АОС (види IEM OPS 3.175(с)(2));
 - (3) мора да региструје хеликоптере који ће летети на основу АОС у држави која је задужена за издавање АОС; и
 - (4) мора да увери ваздухопловну власт да је способан да безбедно обавља делатност.
- (г) Без обзира на тачку (в)(3) у претходном тексту, авио-превозник може да лети, на основу међусобног споразума који је закључен између ваздухопловне власти која издаје АОС и ваздухопловне власти друге државе, хеликоптерима који су регистровани у регистру друго именоване ваздухопловне власти.
- (д) Авио-превозник мора да одобри ваздухопловној власти приступ организацији и хеликоптерима, и да обезбеди да са становишта одржавања, омогући приступ било којој уговорној организацији за одржавање ваздухоплова сходно JAR-145, како би се омогућила стална усаглашеност JAR-OPS.
- (ђ) АОС ће бити измењен, суспендован или укинут уколико ваздухопловна власт више није уверена да авио-превозник може сигурно да обавља делатност.
- (е) Авио-превозник мора да увери ваздухопловну власт да:
 - (1) су његова организациона структура и управљање одговарајући и да су у складу са врстом и обимом саобраћаја; и
 - (2) су дефинисане процедуре за надзор над обављањем делатности.
- (ж) Авио-превозник мора да именује одговорног руководиоца који је прихватљив за ваздухопловну власт који има овлашћења да обезбеди да све оперативне и

активности одржавања могу да се финансирају и извршавају у складу са стандардима захтеваним од ваздухопловне власти.

- (з) Авио-превозник мора да именује одговорна лица, која су прихватљива за ваздухопловну власт, која су одговорна за управљање и надзор над следећим областима:
- (1) Летачка делатност;
 - (2) Систем одржавања;
 - (3) Обуку посаде; и
 - (4) Земаљску делатност,
- (види ACJ OPS 3.175(i)).
- (и) Једно лице може бити именовано за више функција уколико је то прихватљиво за ваздухопловну власт али, за авио-превозника који има 21 или више стално запослених, захтевају се најмање два лица да покрију четири области одговорности. (Види ACJ OPS 3.175 (j) i (k).)
- (ј) За авио-превознике који запошљавају 20 или мање стално запослених радника, једну или више функција може да покрива одговорни руководиоца уколико је то прихватљиво за ваздухопловну власт.
(Види ACJ OPS 3.175 (j) и (k))
- (к) Авио-превозник мора да обезбеди да се сваки лет обавља у складу са одредбама оперативног приручника.
- (л) Авио-превозник мора да обезбеди одговарајућу опрему за земаљско опслуживање како би се обезбедило сигурно опслуживање његових летова.
- (љ) Авио-превозник мора да обезбеди да његови хеликоптери буду опремљени и особље квалификовано како се захтева за подручје и врсту операција.
- (м) Авио-превозник мора да испуни захтеве за одржавање у складу с Делом-М, за све хеликоптере који лете према условима из његовог *АОС*-а.
- (н) Авио-превозник мора доставити ваздухопловној власти копију оперативног приручника, како је дато у одељку II и све измене и допуне приручника.
- (њ) Авио-превозник мора да одржава уређаје за подршку летења у главној летачкој бази одговарајуће подручју и врсти летова.

JAR-OPS 3.180 Издавање, измене и трајна важност АОС

- (а) Авио-превознику се неће издати *АОС* или се неће одобрити измене *АОС*-а, и *АОС* неће бити важећи осим ако:
- (1) Хеликоптери којима лети имају стандардно Уверење о пловидбености које би било издато у складу са *ICAO* Анексом 8 од стране државе чланице *ЈАА*. Стандардно Уверења о пловидбености издато од стране државе чланице *ЈАА* која није држава одговорна за издавање *АОС*, биће прихваћено без даљег показивања, када је издато у складу са *JAR 21*;

- (2) Систем одржавања је одобрен од стране ваздухопловне власти у складу с Делом-М; и
- (3) Уверио је ваздухопловне власти да је способен да:
 - (i) Успостави и одржава одговарајућу организацију;
 - (ii) Успостави и одржава систем квалитета у складу са JAR-OPS 3.035;
 - (iii) Задовољава захтеване програме обуке;
 - (iv) Заовољава захтеве одржавања, који су у складу са врстом и обимом наведених операција, укључујући одговарајуће ставке које су прописане JAR-OPS 3.175(e) до (м); и
 - (v) Усаглашен са JAR-OPS 3.175.
- (б) Упркос одредбама JAR-OPS 3.185(ђ), авио-превозник мора да обавести ваздухопловну власт, што је пре могуће, о свакој промени достављених података у складу са параграфом JAR-OPS 3.185(a) у даљем тексту.
- (в) Ако ваздухопловна власт није уверена да су захтеви параграфа (а) у претходном тексту испуњени, ваздухопловна власт може да затражи обављање једног или више показних летова, који се обављају као комерцијални летови у ваздушном саобраћају.

JAR-OPS 3.185 Административни захтеви

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да први захтев за издавање *AOC* и, када је примењиво, сваки захтев којим се тражи измена или обнављање *AOC* садржи следеће информације:
 - (1) Званично и пословно име, адреса и поштанска адреса подносиоца захтева;
 - (2) Опис предложених летова;
 - (3) Опис организације управљања;
 - (4) Име одговорног руководиоца;
 - (5) Имена одговорних лица, укључујући оне који су одговорни за летење, систем одржавања, обуку посаде и земаљске послове заједно са њиховим квалификацијама и искуством; и
 - (6) оперативни приручник.
- (б) Што се тиче искључиво система одржавања авио-превозника, следећи подаци морало би да се укључе у први захтев за издавање *AOC* и, када је примењиво, сваки захтев за измену или обнову, и сваки тип хеликоптера којим ће се летети (види IEM OPS 3.185(b)):
 - (1) Управљање одржавањем (ММЕ) ;
 - (2) Програм(и) авио-превозника за одржавање хеликоптера ;
 - (3) Технички дневник хеликоптера;
 - (4) Када је могуће техничке податке уговора (једног или више) о одржавању закљученог између авио-превозника и било које организације за одржавање одобрене у складу са JAR-145;
 - (5) Број хеликоптера;
- (в) Захтев за прво издавање *AOC* мора да се преда најмање 90 дана пре датума намераваних летова, осим Оперативног приручника који може да се преда и касније, али не мање од 60 дана пре датума планираних летова.

- (г) Захтев за измену *AOC* мора да се преда најмање 30 дана, или како је другачије договорено, пре датума намераваних летова.
- (д) Захтев за обнављање *AOC*-а мора да се преда најмање 30 дана раније, или како је другачије договорено, пре краја текућег периода важности.
- (ђ) Осим у изузетним околностима, ваздухопловна власт мора да има на располагању најмање 10 дана пре обавештења о намераваној промени именованог руководиоца.

Додатак 1 JAR-OPS 3.175

Садржај и услови Уверења о оспособљености (*AOC*)

У *AOC* се наводи:

- (а) Име и место (главно пословно седиште) авио-превозника ;
- (б) Датум издавања и период важности ;
- (в) Опис одобрених врста операција;
- (г) Тип (типови) хеликоптера одобрени за коришћење ;
- (д) Регистарске ознаке одобрених хеликоптера, осим ако авио-превозник има одобрење за другачији систем обавештавања ваздухопловних власти о регистарским ознакама хеликоптера који лете на основу његовог *AOC*;
- (ђ) Одобрена подручја операција;
- (е) Посебна ограничења (нпр. само *VFR*); и
- (ж) Посебна овлашћења/одобрења, као што су.:
 - CAT II / CAT III* (укључујући одобрене минимуме)
 - Летови над морем
 - HEMS* (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(г))
 - Превоз опасних материја (види JAR-OPS 3.1155)
 - Летови хеликоптером изнад неприступачних подручја (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(д)).
 - Летење малим хеликоптерима (само *VFR* дању) (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(ђ)).
 - Локални летови (искључиво дневни *VFR*) (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(е))
 - Летови у сврху подизања терета хеликоптером (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(ж))
 - Летови који се обављају на подручјима од јавног интереса (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.005(з))
 - Летови хеликоптером са отказом мотора за време полетања или слетања. (Види JAR-OPS 3.517 и JAR-OPS 3.540(a)(4).)

Додатак 2 JAR-OPS 3.175

Управљање и организација имаоца *AOC*

- (а) Опште. Авио-превозник мора да има чврсту и ефикасну управљачку структуру како би обезбедио сигурно обављање летова. Именовани руководиоци мора да буду компетентни за руковођење и мора да поседују одговарајуће техничке/оперативне квалификације (види и ACJ OPS 3.175(i)) у ваздухопловству.
- (б) Именовани руководиоци
 - (1) Опис функција и одговорности именованих руководиоца, укључујући њихова имена, мора да стоји у Оперативном приручнику и ваздухопловна

- власт мора да буде обавештена у писаном облику о било каквој намераваној или стварној измени именованих руководилица или функција.
- (2) Авио-превозник мора да осигура сталност надзора у одсуству именованих руководилица.
 - (3) Руководилац именован од имаоца *АОС* не сме да буде именован за руководиоца од стране другог имаоца *АОС*, осим уколико то није прихватљиво за надлежне ваздухопловне власти.
 - (4) Лица именована за руководиоце мора да да буду ангажована са довољним бројем радних сати како би обављала руководеће дужности у складу са обимом и врстом операција.
- (в) Адекватност и надзор над особљем
- (1) Чланови посаде. Авио-превозник мора да запосли довољан број летачке и кабинске посаде за планиране летове, који су обучени и проверени у складу са одељком Н и одељком О како је одговарајуће.
 - (2) Земаљско особље
 - (i) Број земаљског особља зависи од врсте и обима летова. Одељења летачке делатности и одељења земаљске делатности, посебно мора да буду попуњена оспособљеним особљем које у потпуности разуме своју одговорност унутар организације.
 - (ii) Авио-превозник, који циљу пружања одређених услуга склапа уговоре са другим организацијама, задржава одговорност за одржавање одговарајућих стандарда. У таквим околностима, одговорно лице мора да буде обезбеди да свака уговорена организација испуњава захтеване стандардима.
 - (3) Надзор
 - (i) Број именованих лица за надзор зависи од организационе структуре авио-превозника и броја запосленог особља.
 - (ii) Обавезе и одговорности лица задужених за надзор мора да буду дефинисане, као и било које друге обавезе које су им дате, тако да могу да испуњавају своје обавезе надзора.
 - (iii) Надзор над члановима посаде и земаљском особљу мора да се спроводи од стране појединаца који имају искуство и личне квалитете довољне да обезбеде спровођење стандарда који су специфицирани у оперативном приручнику.
- (г) Смештај
- (1) Авио-превозник мора да обезбеди да расположив радни простор у свакој летачкој бази буде довољан за особље које утиче на сигурност летења. Мора да се узму у обзир потребе земаљског особља, које су задужене за оперативну контролу, чување и приказивање кључних записа и планирање летова од стране посаде.
 - (2) Административне услуге запослених да буду такве, да без одлагања, достављају оперативне инструкције и друге информације свима на које се односе.
- (д) Документација. Авио-превозник мора предвиди израду приручника, измена и допуна и израду друге документације.

ОДЕЉАК Д – ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

JAR-OPS 3.195 Оперативна контрола

(види ACJ OPS 3.195)

Авио-превозник је обавезан да:

- (а) Утврди и одржава методу спровођења оперативне контроле одобрену од ваздухопловне власти; и
- (б) Спроводи оперативну контролу било којег лета који се обавља под условима његовог *АОС*.

JAR-OPS 3.200 Оперативни пруручник

Авио-превозник је у обавези да донесе оперативни приручник у складу са JAR-OPS 3, одељак II који ће да користи и којим ће да се руководи оперативно особље.

JAR-OPS 3.205 Надлежност оперативног особља

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да целокупно особље које је задужено за или директно укључено у земаљске и летачке делатности буде ваљано упућено, да је показало своје способности за одређене послове и да је свесно својих одговорности и односа тих дужности према извођењу саобраћаја у целини.

JAR-OPS 3.210 Доношење процедура

- (а) Авио-превозник је у обавези да донесе процедуре и упутства, за сваки тип хеликоптера, које садрже обавезе земаљског особља и чланова посаде за све врсте операција на земљи и у лету. (Види АМС OPS 3.210(а)).
- (б) Авио-превозник је обавезан да успостави систем листа провере који ће да користе чланови посаде за све фазе операција хеликоптером у нормалним условима, абнормалним условима и условима опасности, како је примењиво, како би се обезбедило поштовање процедура из оперативног приручника (види IEM OPS 3.210(б)). Изглед и начин употребе система листа провере мора да узме у обзир људске факторе и *CRM* принципе.
- (в) Авио-превозник неће захтевати од члана посаде да изврши било какве активности током критичних фаза лета осим оних које се захтевају за сигурно летење хеликоптера.
- (г) Авио-превозник не сме дозволити да се ротор хеликоптера окреће снагом мотора без квалификованог пилота за командама. (Види ACJ OPS 3.210(д)).

JAR-OPS 3.215 Коришћење услуга контроле летења

Авио-превозник мора да обезбеди да се услуге контроле летења користе за све летове где год су расположиве.

JAR-OPS 3.220 Одобравање хелидрома од стране авио-превозника
(Види АМС OPS 3.220)

Авио-превозник може одобрити коришћење само оних хелидрома који одговарају типу (типовима) хеликоптера и врсти одређеног лета (летова).

JAR-OPS 3.225 Минимални захтеви који се односе на рад хелидрома

- (а) Авио-превозник је у обавези да одреди минимуме за хелипорт који су утврђени у складу са JAR-OPS 3.430 за сваки хелипорт поласка, опредељења и алтернативни хелипорт који је одобрен за употребу у складу са JAR-OPS 3.220.
- (б) Ови минимуми мора да узму у обзир свако повећање одређених вредности које је уведено од стране ваздухопловне власти.
- (в) Минимуми за специфичну врсту прилаза и слетања сматрају се применљивим ако:
 - (1) су земаљски уређаји који се захтевају за намеравану процедуру приказани на одговарајућој карти исправни;
 - (2) су системи хеликоптера који се захтевају за ту врсту прилаза исправни;
 - (3) су захтевани критеријуми за перформансе хеликоптера испуњени; и
 - (4) посада одговарајуће квалификована.

JAR-OPS 3.230 Процедуре одласка и прилаза

- (а) Авио-превозник мора да користи процедуре за одлазак и прилаз ако их је специфицирала држава у којој се налази хелипорт.
- (б) Без обзира на тачку (а) из претходног текста, вођа ваздухоплова може да прихвати одобрење контроле летења за одступање од објављене руте за одлазак или прилаз, под условом да обезбеди надвишавање препрека и да су у потпуности узети у обзир сви услови летења. Завршни прилаз мора да се врши визуелно или у складу са установљеном процедуром инструменталног прилаза.
- (в) Авио-превозник може да примени другачије процедуре од оних које се захтевају у ставу (а) овог члана, искључиво ако их је одобрила држава у којој се налази хелипорт, ако се то захтева и уколико је то прихватила ваздухопловна власт државе превозника.

JAR-OPS 3.235 Процедуре смањивања буке

Авио-превозник мора да обезбеди да процедуре за полетање и слетање узимају у обзир потребу да бука хеликоптера буде што мања.

JAR-OPS 3.240 Руте и подручја летења

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да се летови обављају искључиво оним рутама или унутар оних подручја за која:
 - (1) су обезбеђени земаљска опрема и услуге, укључујући метеоролошке услуге, који одговарају планираној операцији;

- (2) перформансе хеликоптера који је планиран за лет су адекватне да испуне захтеве у погледу минималне висине лета;
 - (3) опрема хеликоптера која који је планиран за лет задовољава минималне захтеве за планирани лет;
 - (4) су доступне одговарајуће мапе и карте (JAR-OPS 3.135(a)(9));
 - (5) за хеликоптере који лете са перформансама класе 3, на располагању су површине које омогућавају безбедно принудно слетање, осим када хеликоптер има одобрење да лети у складу са Додатком 1 JAR-OPS 3.005(д).
 - (6) За хеликоптере који лете са перформансама класе 3 и који обављају приобалне летове, део Ц Оперативног приручника садржи процедуре које обезбеђују ширину приобалног коридора, и опрема на хеликоптеру одговара условима који преовлађују у том тренутку (Види IEM OPS 3.240(a)(6)).
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да се летови обављају у складу са сваким ограничењем на рутама или подручјима летења, које је донела ваздухопловна власт.

JAR-OPS 3.243 Летови у подручјима са посебним захтевима за навигационе перформансе

(Види IEM OPS 3.243)

- (а) Авио-превозник неће да обавља летове хеликоптером у одређеном подручју или делу одређеног ваздушног простора, на основу Уговора о регионалној ваздушној пловидби у којима су прописане минималне навигационе перформансе, осим уколико то није одобрено од стране ваздухопловне власти. (Одобрење RNP/RNAV). (види и JAR-OPS 3.865 (в)(2).)

JAR-OPS 3.245 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.250 Утврђивање минималних висина лета

(Види IEM OPS 3.250)

- (а) Авио-превозник ће утврдити минималне висине лета и методе за одређивање тих висина за све делове руте којом ће се летети а које омогућавају захтевано надвишавање терена узимајући у обзир захтеве JAR-OPS 3, одељак Ф до И.
- (б) Метод за одређивање минималних висина лета мора да одобри ваздухопловна власт.
- (в) Када су минималне висине лета одређене од стране држава које се прелећу веће од оних које је одредио авио-превозник, примењиваће се веће вредности.
- (г) Авио-превозник при одређивању минималних висина лета мора да узме у обзир следеће факторе:
 - (1) Тачност којом се може одредити положај хеликоптера;
 - (2) Могуће непрецизности показивача висиномера који се користе;
 - (3) Карактеристике терена (нпр.нагле промене висине) дуж рута или у подручјима где ће се обављати летови.
 - (4) Вероватноћа појаве неповољних метеоролошких услова (нпр.јакe турбуленције и ниспоне ваздушне струје); и
 - (5) Могућа непрецизност на ваздухопловним картама.

(д) При испуњавању захтева који су прописани у тачки (г) овог члана у обзир мора да се узме:

- (1) исправке за промене температуре и притиска у односу на стандардне вредности;
- (2) захтеви службе контроле летења, и
- (3) Било какве непредвиђене околности дуж планиране руте.

JAR-OPS 3.255 Политика горива

(Види АМС OPS 3.255)

(а) Авио-превозник мора да утврди политику горива у циљу планирања лета и измене плана у току лета како би се омогућило да се на сваком лету носи довољна количина горива за планирани лет и резерве у случају одступања од плана.

(б) Авио-превозник мора да обезбеди да се планирање летова базира искључиво на:

- (1) Процедурама и подацима који су садржани или који произлазе из оперативног приручника или важећих података за одређенихеликоптер; и
- (2) Оперативним условима у којима ће се лет обављати укључујући:
 - (i) стварне податке о потрошњи горива хеликоптера;
 - (ii) предвиђене масе;
 - (iii) очекиване метеоролошке услове; и
 - (iv) поступци и ограничења контроле летења.

(в) Авио-превозник мора да обезбеди да предполетни прорачун захтеваног искористивог горива за лет укључује :

- (1) гориво за вожење по земљи;
- (2) путно гориво;
- (3) резервно гориво које се састоји од :
 - (i) горива за непредвиђене околности (види IEM OPS 3.255(c)(3)(i));
 - (ii) горива за лет до алтернативног хелипорта, уколико се алтернативни хелипорт захтева за дестинацију (ово не искључује могућност избора полазног хелипорта као алтернативног хелипорта за одредиште);
 - (iii) коначне резерве горива; и
 - (iv) додатног горива, ако то захтева врста лета (нпр. издвојени хелипорти); и

(4) додатно гориво ако то захтева вођа ваздухоплова.

(г) Авио-превозник мора да обезбеди да поступци поновног планирања у лету у циљу прорачуна потребног искористивог горива када лет мора да се настави рутом или до одредишта која није првобитно планирано, укључују:

- (1) путно гориво за преостали део лета;
- (2) резервно гориво које се састоји од:

- (i) горива за неподвижне околности;
- (ii) горива за лет до алтернативног хелипорта, уколико се алтернативни хелипорт захтева. (ово не искључује могућност избора полазног хелипорта као алтернативног хелипорта за одредиште);
- (iii) коначне резерве горива; и
- (iv) додатног горива, ако то захтева врста лета (нпр. издвојени хелипорти); и

(3) додатно гориво ако то захтева вођа ваздухоплова.

JAR-OPS 3.260 Превоз лица са ограниченом способношћу кретања

(Види IEM OPS 3.260)

- (a) Авио-превозник мора да утврди процедуре за превоз лица са ограниченом способношћу кретања.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да се лица са ограниченом способношћу кретања не додељују седишта, нити да се смештају на седишта на којима би њихово присуство могло да:
 - (1) спречава посаду у извршавању њених дужности;
 - (2) омета приступ опреми за случај опасности; или
 - (3) спречава евакуацију из хеликоптера у случају опасности :
- (в) Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен када се у хеликоптеру превозе лица са ограниченом способношћу кретања.

JAR-OPS 3.265 Превоз непожељних путника, депортованих лица или притворених лица

Авио-превозник мора да установи процедуре за превоз непожељних путника, депортованих лица или притвореника како би обезбедио сигурност хеликоптера и лица која се у њему налазе. Вођа ваздухоплова мора да буде обавештен када се у хеликоптеру превозе горе наведена лица.

JAR-OPS 3.270 Смештај пртљага и терета

(види Додатак 1 JAR-OPS 3.270)

(види AMC OPS 3.270)

- (a) Авио-превозник мора да установи процедуре којима ће да обезбеди да се хеликоптером може превозити, односно да се у путничку кабину може унети, само онај ручни пртљак и терет који могу да буду смештени на одговарајући и сигуран начин.
- (б) Авио-превозник ће установити процедуре којима ће да обезбеди да сав пртљак и терет који се налази у хеликоптеру, а који у случају померања може да проузрокује повреде или штету, односно да омета коришћење пролаза и излаза, буде смештен тако да се спречи његово померање.

JAR-OPS 3.275 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.280 Путничка седишта

(Види IEM OPS 3.280

(види ACJ br. 1 JAR-OPS 3.280)

(види ACJ br. 2 JAR-OPS 3.280)

Авио-превозник мора да установи процедуре које обезбеђују да путници седе тамо где, када се захтева евакуација у случају опасности, могу на најбољи начин да помогну и не ометају евакуацију из хеликоптера.

JAR-OPS 3.285 Информисање путника за случај опасности

Авио-превозник мора да обезбеди да:

(а) Опште

- (1) путници буду усмено информисани о аспектима сигурности, који могу делимично или у потпуности да буду презентовани аудио-визуелно.
- (2) путници добију упутство за поступке у ванредним ситуацијама са илустрацијама које показују употребу опреме за ванредне ситуације и излазе који су погодни за евакуацију путника.

(б) Пре полетања

- (1) Путници се обавештавају о следећем:
 - (i) прописи о пушењу у току лета;
 - (ii) наслон седишта мора да буде у усправном положају, а сточић на седишту затворен;
 - (iii) локација излаза за случај опасности;
 - (iv) локација и употреба подних ознака путева за евакуацију;
 - (v) смештај ручног пртљага;
 - (vi) ограничења употребе преносивих електронских уређаја; и
 - (vii) локација и садржај упутства за поступке у ванредним ситуацијама, и
- (2) Путницима се приказује следеће:
 - (i) употреба сигурносних појасева и/или сигурносних везова, укључујући и начин причвршћивања и откопчавања сигурносних појасева и/или сигурносних везова;
 - (ii) локација и употреба кисеоничке опреме ако се захтева (види JAR-OPS 3.770 и JAR-OPS 3.775). Путници мора да буду упозорени да угасе цигарете или друга средства за пушење када се користи кисеоник; и
 - (iii) Локација и употреба појасева за спасавање, чамаца за спасавање као и одела за преживљавање ако се захтевају. (види JAR-OPS 3.825, 3.827 и 3.830).

(в) Након полетања

- (1) Путници се подсећају на следеће, уколико је то применљиво:
 - (i) прописи о пушењу; и
 - (ii) употреба сигурносних појасева и/или сигурносних везова.

(г) Пре слетања

(1) Путници се подсећају на следеће, уколико је применљиво :

- (i) прописи о пушењу; и
- (ii) употреба сигурносних појасева и/или сигурносних везова
- (iii) наслон седишта мора да буде у усправном положају, а сточић на седишту затворен;
- (iv) премештање ручног пртљага; и
- (v) ограничења у коришћењу преносивих електронских уређаја.

(д) Након слетања

(1) Путници се подсећају на следеће:

- (i) правила о пушењу; и
- (ii) употреба сигурносних појасева и/или сигурносних везова

(е) У случају опасности за време лета, путници добијају упутства о ванредним поступцима који одговарају околностима.

JAR-OPS 3.290 Припрема лета

(с) Авио-превозник мора да обезбеди да је оперативни план лета направљен за сваки планирани лет.

(б) Вођа ваздухоплова неће да започне лет уколико се није уверио уверен да:

- (1) је хеликоптер пловидбен;
- (2) је конфигурација хеликоптера у складу са Листом одступања од конфигурације
- (3) су инструменти и опрема која се захтева за обављање лета, у складу са JAR-OPS 3, одељци К и Л, расположиви;
- (4) да су инструменти и опрема у оперативном стању осим као што је утврђено у листи минималне исправности опреме и система хеликоптера MEL;
- (5) су делови оперативног приручника потребни за извршење лета на располагању;
- (6) су документи, додатне информације и обрасци који према JAR-OPS 3.125 и JAR-OPS 3.135 треба да буду на располагању у хеликоптеру;
- (7) су важеће карте, мапе и припадајућа документа или еквивалентни подаци доступни за планирани лет хеликоптера, укључујући било какво разумно очекивано скретање;
- (8) да је земаљски уређаји и услуге које су потребне за планирани лет су расположиве и одговарајуће;
- (9) да одредбе наведене у оперативном приручнику у погледу захтева за горивом, мазивом и кисеоником, минималним сигурним висинама, оперативним минимумима хелипорта и расположивости алтернативних хелипорта, када се захтева, могу да се испуне за планирани лет;
- (10) да је терет правилно утоварен и обезбеђен;
- (11) да маса хеликоптера на почетку полетања буде таква да лет може да се обави у складу са JAR-OPS 3, одељци Ф до И, како је применљиво; и

- (12) да може да се задовољи било које оперативно ограничење, поред оних који су покривени тачкама (9) и (11) из претходног текста.

JAR-OPS 3.295 Избор хелипорта

- (а) Авио-превозник мора да успостави процедуре ради избора одредишног и/или алтернативног хелипорта у складу са JAR-OPS 3.220 када планира лет .
- (б) Вођа ваздухоплова мора да изабере алтернативни хелипорт за полетање који је удаљен највише један сат времена при нормалној брзини крстарења за лет у метео условима за инструментално летење, уколико због метеоролошких услова није могућ повратак на полазни хелидром.
- (в) Да би се лет обављао у складу са правилима инструменталног летења или за *VFR* лет помоћу средстава другачијих од визуелних оријентира, вођа ваздухоплова мора у оперативном плану летења да одреди најмање једну алтернативу осим ако:
- (1) је одредиште приобални хелипорт (види AMC OPS 3.295(c)(1) и IEM OPS 3.295(c)(1)); или
 - (2) за лет до било којег другог копненог одредишта, трајање лета и превладавајући метеоролошки услови су такви да, у предвиђеном времену доласка на планирани хелидром слетања, прилаз и слетање могу да се изведу у метеоролошким условима за визуелно летење како је прописало ваздухопловне власти; или
 - (3) планирани хелидром слетања је изолован и алтернативни није расположив. Мора да буде одређена тачка са које нема повратак .
- (г) Авио-превозник мора да одабере две алтернативе за одредиште када:
- (1) Одговарајући временски извештаји или прогноза за одредиште, или било која комбинација наведеног, указује да ће у периоду који почиње 1 сат пре и завршава 1 сат после предвиђеног времена доласка, метеоролошки услови бити испод примењивих минимума за планирање; или
 - (2) метеоролошки подаци за одредиште нису доступни.
- (д) Алтернативна одредишта на мору мора да буду одређена под следећим условима (види AMC OPS 3.295(e) и IEM OPS 3.295(e)):
- (0) Алтернатива на мору мора да се користи само након тачке без повратак. Пре те тачке мора да се користе алтернативе на копну.
 - (1) На алтернацији мора да буде изводиво слетање са отказом једног мотора.
 - (2) Мора да буде гарантована расположивост платформе за слетање. Димензије, конфигурација и надвишавање препрека појединачних палуба за слетање хеликоптера или других места мора да буде процењена у циљу одређивања оперативне подобности за алтернативну употребу за сваки тип хеликоптера који је планиран за коришћење.
 - (3) Минимални метеоролошки услови мора да буду одређени узимајући у обзир тачност и поузданост метеоролошких информација (види IEM OPS 3.295(e)(4)).
 - (4) Листа минималне исправности опреме и система мора да одражава битне захтеве за ту врсту лета.

- (5) Алтернативно место за слетање на мору, не сме да буде одабрано уколико авио-превозник није објавио процедуру у оперативном приручнику одобрену од ваздухопловних власти.
- (ђ) Авио-превозник мора у оперативном плану летења да наведе сваку захтевану алтернативу.

JAR-OPS 3.297 Минимуми за планирање летова који се одвијају по правилима инструменталног летења (IFR летови)

- (а) Минимуми за планирање алтернативних хелипорта за полетање. Авио-превозник не сме да изабере хелипорт као алтернативни хелипорт за полетање уколико одговарајући метео извештаји и прогнозе и прогнозе за аеродром и слетање, или било која комбинација овога указује да ће у периоду који почиње 1 сат пре и завршава 1 сат после предвиђеног времена доласка на алтернативни хелипорт полетања, метео услови да буду на или изнад примењивих минимума за слетање одређених у складу са JAR-OPS 3.225. Горња граница облачности мора да се узме у обзир када су једини могући прилаз непрецизан прилаз. Свако ограничење које се односи на летове са отказом једног мотора мора де се узме у обзир.
- (б) Минимуми за планирање за одредишта и за алтернативне хелипорте за одредишта. Авио-превозник мора да изабере хелипорт одредишта и/или алтернативни хелипорт(е) одредишта само када су одговарајући метео извештаји или прогнозе и прогнозе за аеродром или слетање, или свака комбинација овог, указује да ће у периоду који почиње 1 сат пре и завршава 1 сат после предвиђеног времена доласка на хелипорт, метео услови да буду на или изнад примењивих минимума за планирање као што следи:
- (1) Осим наведеног у JAR-OPS-у 3.295(е), минимуми за планирање за одредишни хелипорт ће бити:
- (i) RVR / видљивост специфицирана у складу са JAR-OPS-ом 3.225; и
 - (ii) За непрецизан прилаз, горња граница облачности на или изнад MDH;
и
 - (iii) Минимуми за планирање за алтернативни хелипорт одредишта:

Табела 1 Минимуми за планирање алтернативних хелипорта одредишта

Врста прилаза	Минимуми за планирање
CAT II и III	CAT I (Напомена 1)
CAT I	плус 200 стопа/400 m видљивости
Непрецизан	Непрецизан (Напомена 2) плус 200 стопа/400 m видљивости

Напомена 1 RVR

Напомена 2 Највећа висина мора бити изнад MDH

JAR-OPS 3.300 Попуњавање ATS плана лета
(види AMC OPS 3.300)

Авио-превозник мора да обезбеди да лет не започне ако није предат ATS план лета или ако нису достављене одговарајуће информације, или предате комуникацијом одмах након полетања, у циљу омогућавања активирања службе за узбуњивање, у случају потребе.

JAR-OPS 3.305 Допуна / истакање горива у току укрцавања, искрцавања и боравка путника у хеликоптеру

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.305)

(Види IEM OPS 3.305)

Авио-превозник мора да обезбеди да се допуна/истакање горива типа авио бензина или "wide cut" горива (нпр. Jet-B или слично) или када може да дође до мешања тих типова горива, не врши када се путници укрцавају, искрцавају или бораве у хеликоптеру. У свим другим случајевим мора да се предузму мере предострожности, а у хеликоптеру мора да буде квалификовано особље спремно за започињање и вођење евакуације хеликоптера најпрактичнијим и најбржим расположивим средствима.

JAR-OPS 3.307 Допуна / истакање "wide-cut" горива

(Види IEM OPS 3.307)

Авио-превозник мора да установи процедуре за допуна / истакање "wide-cut" горива (нпр. Jet-B или еквивалентног) ако се то захтева.

JAR-OPS 3.310 Чланови посаде на местима

(а) Чланови летачке посаде

- (1) За време вожње по земљи, полетања и слетања сваки члан летачке посаде од којег се захтева да буде на дужности у пилотској кабини мора да буде на свом месту.
- (2) У току свих других фаза лета сваки члан летачке посаде од којег се захтева да буде на дужности мора да остане на свом месту осим ако његово одсуство није неопходно због извршавања његових обавеза у вези са летењем или ради физиолошких потреба, под условом да најмање један одговарајуће квалификован пилот остане за командама хеликоптера сво време.

(б) Чланови кабинске посаде. На свим палубама хеликоптера на којима се налазе путници, захтевани чланови кабинске посаде мора да седе на њиховим додељеним местима за време вожње по земљи, полетања и слетања, и увек када вођа ваздухоплова сматра за потребним у интересу сигурности. (Види IEM OPS 3.310(b).)

JAR-OPS 3.315 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.320 Седишта, сигурносни појасеви и везови

(а) Чланови посаде

- (1) За време вожње по земљи, полетања и слетања, и увек када вођа ваздухоплова сматра неопходним и у интересу сигурности, сваки члан посаде мора да буде одговарајуће обезбеђен свим постојећим сигурносним појасевима и везовима.
- (2) У току осталих фаза лета сваки члан летачке посаде у пилотској кабини мора да држи везан сигурносни појас док је на свом месту.

(б) Путници

- (1) Пре полетања и слетања, и за време вожње по земљи, и увек када се сматра неопходним у интересу сигурности, вођа ваздухоплова мора да обезбеди да сваки путник у хеликоптеру заузима седиште или лежај прописно обезбеђен сигурносним појасевима или везовима, уколико постоје.
- (2) Авио-превозник мора да пропише, а вођа ваздухоплова да обезбеди да се вишеструко заузимање седишта у хеликоптеру може дозволити само на одређеним седиштима и да се то врши само смештањем једног одраслог путника и једне бебе која је прописно везана додатним појасом или другим средством за везивање.

JAR-OPS 3.325 Обезбеђење путничке кабине и путничких ходника

- (а) Авио-превозник мора да установи процедуре којима ће осигурати да пре вожње по земљи, полетања и слетања сви излази и путеви за напуштање хеликоптера буду без препрека.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да пре полетања и слетања, и увек када сматра за неопходно у интересу сигурности, сва опрема и пртљак буде прописно причвршћена.

JAR-OPS 3.330 Доступност опреме за случај опасности

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди процедуре да осигура да када се лети преко водених површина с перформансама класе 3, у обзир се узму трајање лета и услови који ће да владају када се доноси одлука о ношењу појасева за спасавање за сва лица.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да је одговарајућа опрема за случај опасности лако доступна за моменталну употребу.

JAR-OPS 3.335 Пушење у хеликоптеру

- (а) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да ни једном лицу у хеликоптеру не буде дозвољено пушење :
 - (1) Увек када то сматра за неопходно у интересу сигурности;
 - (2) Док је хеликоптер на земљи, осим ако није изузетно дозвољено у складу са процедурама који су дефинисане у оперативном приручнику;
 - (3) Ван одређених делова у којима је дозвољено пушење, у пролазима и у тоалетима;
 - (4) У одељцима за робу и/или другим деловима где се превози роба која није смештена у контејнере отпорне на пламен или покривена тканином отпорном на пламен; и
 - (5) У оним деловима кабине где се користи кисеоник.

JAR-OPS 3.340 Метеоролошки услови

- (а) На *IFR* лету вођа ваздухоплова не сме:
 - (1) Да започне полетање; нити

- (2) Да настави иза тачке од које се примењује ревидиран план лета у случају поновног планирања у току лета, осим ако расположиве информације указују да су очекивани временски услови на одредишном и /или захтеваном алтернативном хелипорту прописаним у JAR-OPS 3.295 на или изнад планираних минимума прописаних у JAR-OPS 3.297.
- (б) Вођа ваздухоплова на *VFR* лету не сме да започне полетање осим ако тренутни метеоролошки извештаји или комбинација тренутних извештаја и прогнозе показују да су метеоролошки услови дуж руте или оног дела руте којим ће летети *VFR*, у одговарајуће време, такви да омогућавају поштовање прописа .
- (в) На *IFR* лету, вођа ваздухоплова не сме да настави према планираном одредишном хелипорту осим ако последње доступне информације не показују да ће временски услови на одредишту, или барем једном одредишном алтернативном хелипорту, уколико се захтева, у очекиваном времену доласка, бити на или изнад примењивих минимума хелипорта, који су прописани у тачки (а) у претходном тексту.
- (г) Летови на платформу или издигнути хелипорт не смеју да се обављају када је средња брзина ветра на хеликоптерској платформи или издигнутом хелипорту 60 чворова или више.

JAR-OPS 3.345 Лед и остале наслаге - поступци на земљи

- (а) Авио-превозник мора да успостави процедуре које ће да се примењују када је неопходно одлеђивање и спречавање залеђивања на земљи и преглед хеликоптера с тим у вези.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање уколико спољашње површине нису чисте од било каквих наслага које би могле неповољно да утичу на перформансе и/или управљивост хеликоптера осим како се дозвољава у Приручнику за летење хеликоптером.

JAR-OPS 3.346 Лед и остале наслаге - летачке процедуре

- (а) Када је потребно, авио-превозник ће да успостави процедуре за летове у условима очекиваног или стварног залеђивања (Види ACJ OPS 3.346 и JAR-OPS 3.675)
- (б) Вођа ваздухоплова не сме да започне лет нити да са намером лети у условима очекиваног или стварног залеђивања уколико хеликоптер не поседује одобрење и уколико није опремљен за такве услове.

JAR-OPS 3.350 Снабдевање горивом и мазивом

Вођа ваздухоплова не сме да започне лет уколико се није уверио да хеликоптер носи најмање планирану количину горива и мазива која је потребна за сигурно извршење лета, узимајући у обзир очекиване услове лета .

JAR-OPS 3.355 Услови за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова мора да се увери да је, у складу са њему доступним информацијама, метео услови на хелидрому и услови у намеравааном подручју завршног прилаза и полетања, неће спречити сигурно полетање и одлазак.

JAR-OPS 3.360 Примена минималних услова за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова мора да се увери да су видљивост на полетно слетној стази (RVR) / општа видљивост и најнижи ниво облачности у смеру полетања хеликоптера једнаки или изнад примењивог минимума.

JAR-OPS 3.365 Минималне висине летења (Види IEM OPS 3.250)

Пилот који лети не сме да понире испод специфицираних минималних висина осим када је то потребно ради полетања или слетања, или када понире у складу са процедурама које су одобрене од стране ваздухопловних власти .

JAR-OPS 3.370 Симулирање ванредних ситуација у лету

Авио-превозник мора да установи процедуре којима се осигурава да се абнормалне и ситуације у случају опасности које захтевају примену дела или целокупних процедура за абнормалне и ситуације у случају опасности и симулација услова за инструментално летење (ИМС) вештачким средствима, не симулирају у току комерцијалних летова.

JAR-OPS 3.375 Управљање горивом у лету (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.375)

- (а) Авио-превозник мора да установи процедуре којима се обезбеђује обављање провера горива и управљање горивом у току лета.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да количина преосталог употребљивог горива није мања од горива које је потребно за наставак лета до хелипорта где може да се обави сигурно слетање са преосталом коначном резервом горива.
- (в) Вођа ваздухоплова мора да објави опасност када је стварна искористива количина горива у хеликоптеру мања од коначне резерве горива.

JAR-OPS 3.380 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.385 Употреба додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да чланови летачке посаде који обављају послове од значаја за сигуран лет хеликоптера користе додатни кисеоник непрекидно увек када висина кабине прелази 10000 стопа у периоду који је дужи од 30 минута и увек кад висина кабине прелази 13000 стопа.

JAR-OPS 3.390 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.395 Откривање близине тла

Када било који члан посаде или систем за упозоравање о близини тла открије неприкладну близину тла, вођа ваздухоплова или пилот којем је предта управљање летом мора да обезбеди да одмах отпочне корективна акција како би се успоставили услови сигурног летења.

JAR-OPS 3.398 Употреба система за избегавања судара у лету - ACAS

(Види ACJ OPS 3.400)

- (а) Авио-превозник мора да утврди поступке који обезбеђују да, када је систем *ACAS* уграђен и исправан, мора да се користи у лету на начин који омогућава приказивање упозорења у саобраћају
- (б) Авио-превозници чији су ваздухоплови опремљени *ACAS* системом мора да установе стандарде за обуку и рад пре него што овласте посаду да користи *ACAS* систем

JAR-OPS 3.400 Услови за прилаз и слетање

(Види IEM OPS 3.400)

Пре започињања прилаза за слетање, вођа ваздухоплова мора да се увери да, у складу са њему доступним информацијама, метео услови на хелидрому и услови у намераваном подручју завршног прилаза и полетања, неће спречити сигуран прилаз, слетање или неуспео прилаз, имајући у виду податке о перформансама наведене у оперативном приручнику.

JAR-OPS 3.405 Започињање и наставак прилаза

- (а) Вођа ваздухоплова или пилот којем је предато управљање летом може да започне са инструментални прилаз без обзира на извештај о RVR / општој видљивости, али се прилаз неће наставити после спољашњег маркера, или еквивалентног места, уколико је извештена RVR / општа видљивост мања од примењивих минимума. (Види IEM OPS 3.405(a).)
- (б) Када извештај о RVR није доступан, RVR вредности могу да се изведу претварањем опште видљивости из извештаја у складу са Додатком 1 JAR-OPS-ом 3.430, тачка (h).
- (в) Уколико је након проласка спољашњег маркера, или еквивалентног места у складу са тачком (а) из претходног текста, извештај о RVR / општој видљивости испод примењивог минимума, прилаз може да се настави до висине одлуке DA/H или MDA/H.
- (г) Уколико не постоји спољашњи маркер, или еквивалентно место, вођа ваздухоплова или пилот којем је предато управљање летом мора да одлучи да настави или прекине прилаз пре него што се спусти испод 1000 стопа изнад хелипорта у сегменту завршног прилаза. Уколико је MDA/H на или изнад 1000 стопа изнад аеродрома, авио-превозник мора да одреди висину, за сваку процедуру прилаза, испод које се прилаз неће наставити ако је RVR / општа видљивост испод од применљивих минимума.
- (д) Прилаз може да се настави испод DA/H или MDA/H и слетање може да се обави под условом да је успостављен тражени контакт са визуелном референцом на DA/H или MDA/H и да се тај контакт одржава.

JAR-OPS 3.410 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.415 Путна књига

Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да је путна књига попуњена.

JAR-OPS 3.420 Извештавање о догађајима

(а) Појмови

- (1) *Инцидент*. Догађај који није несрећа, у вези са хеликоптерским операцијама који утиче или би могао да утиче на сигурност лета.
- (2) *Озбиљан инцидент*. Инцидент који укључује околности које указују да је скоро дошло до несреће.
- (3) *Несрећа*. Догађај у вези са хеликоптерским операцијама који је настао од тренутка када је било које лице укључено у хеликоптер с намером да лети до тренутка када су сва лица искрцана, у којем:

(ix) је лице смртно или озбиљно настрадало због:

- (А) присутности у хеликоптеру;
- (Б) директног контакта са било којим делом хеликоптера, укључујући делове који су се одвојили од хеликоптера; или,
- (В) директне изложености удару млаза или ваздушном удару од ротора;

осим када су повреде такве да су проузроковане природно, самоповређивањем или повређивањем од стране другог лица или када су повређени слепи путници који су скривени ван простора који је уобичајено на располагању путницима и посади; или

(x) хеликоптер претрпео оштећење или отказ који лоше утиче на јачину структуре, перформансе хеликоптера или летачке карактеристике; што обично захтева оправку или замену дотичне компоненте; осим за отказ или оштећење мотора, када је оштећење ограничено на мотор, његову оплату или прибор, или за оштећења која су ограничена на антене, гуме, кочнице, мала улубљења или рупе пробушене на оплати хеликоптера; или

(xi) је хеликоптер нестао или је потпуно недоступан.

(б) Извештавање о инциденту. Авио-превозник мора да успостави процедуре за извештавање о инцидентима узимајући у обзир обавезе описане у даљњем тексту и околности описане у одељку (г) у даљњем тексту.

- (1) JAR-OPS 3.085(b) наводи одговорности чланова посаде за извештавање о инцидентима који угрожавају, или би могли битно да угрозе сигурност летења.
- (2) Вођа ваздухоплова или авио-превозник мора да преда извештај ваздухопловним властима о сваком инциденту који угрожава или би могао да угрози сигурност летења.
- (3) Извештај мора да буде послат у року од 72 сата од тренутка када је инцидент примећен, осим уколико посебни услови то не спречавају.

- (4) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да се у технички дневник забележе сви уочени или претпостављени технички кварови и сва прекорачења техничких ограничења до којих је дошло док је он био одговоран за лет. Ако квар или прекорачење техничких ограничења угрожава или би могао да угрози сигурност лета, вођа ваздухоплова мора да осим тога покрене слање извештаја ваздухопловним властима у складу са ставком (б)(2) из претходног текста.
- (5) У случају инцидента о којима је извештено у складу са тачкама (б)(1), (б)(2) и (б)(3) у претходном тексту, који су произашли или су у вези са било каквим кваром, отказом или оштећењем хеликоптера, његове опреме или било којег дела опреме за опслуживање на земљи, или које лоше утичу или би могле лоше да утичу на континуалну пловидбеност хеликоптера, авио-превозник исто тако мора да обавести организацију која је одговорна за пројектовање или добављача или, ако је примењиво, организацију одговорну за континуалну пловидбеност, истовремено када се извештај предаје ваздухопловним властима.

(в) Извештај о несрећама и озбиљним инцидентима.

Авио-превозник мора да установи процедуре за извештавање о несрећама и озбиљним инцидентима узимајући у обзир одговорности које су описане у даљем тексту и околности описане у тачки(д) у даљем тексту.

- (1) Вођа ваздухоплова мора да обавести авио-превозника о било каквој несрећи и озбиљном инциденту који се догодила за време док је он био одговоран за лет. У случају да вођа ваздухоплова није у стању да пружи такво обавештење, тај задатак мора да изврши било који члан посаде, уколико је у могућности, имајући у виду преузимање команди како је предвиђено Оперативним приручником авио-превозника.
- (2) Авио-превозник мора да обезбеди да су ваздухопловне власти државе авио-превозника, најближе одговарајуће ваздухопловне власти (уколико то нису ваздухопловне власти државе авио-превозника) и било која друга организација, за коју држава авио-превозника захтева да буде обавештена, обавесте на најбржи могући начин о било којој несрећи или озбиљном инциденту и, само у случају несреће, најмање пре него што је хеликоптер померен, осим ако посебне околности то спречавају.
- (3) Вођа ваздухоплова или авио-превозник мора да пошаље извештај ваздухопловним властима државе авио-превозника у року од 72 сата од тренутка када је дошло до несреће или озбиљног инцидента.

(г) Посебни извештаји. Догађаји за које се мора да се користе посебне методе обавештавања и извештавања описани су у даљем тексту:

- (1) Инциденти у ваздушном саобраћају. Вођа ваздухоплова мора без одлагања да обавести надлежну контролу летења о инциденту и да обавести о својој намери да поднесе извештај о инциденту у ваздушном саобраћају након завршетка лета кад год је угрожен хеликоптер у лету:
 - (i) јер се готово сударио са неком другом летећом направом;
 - (ii) погрешним процедурама службе контроле летења или не поштовањем примењивих процедура од стране службе контроле летења или летачке посаде;

(iii) неправилним радом средстава у ваздушном саобраћају.

Осим тога вођа ваздухоплова мора да обавести ваздухопловне власти о инциденту.

- (2) Саветодавна одлука система за избегавања судара у лету. Вођа ваздухоплова мора да обавести надлежну службу контроле летења и преда *ACAS* извештај ваздухопловним властима увек када је хеликоптер у лету маневрисао као одговор на саветодавну одлуку система за избегавања судара у лету.
- (3) Опасност од птица и судари са птицама
- (i) Вођа ваздухоплова мора одмах да обавести локалну службу контроле летења кад год је примећена потенцијалну опасност од птица.
- (ii) Уколико је свестан да је дошло до судара са птицом, вођа ваздухоплова мора да преда ваздухопловним властима писани извештај о судару са птицом након што слети, увек када је хеликоптер за који је одговоран претрпео удар птице који је довео до значајног оштећења хеликоптера или губитка или сметње у раду било које кључне функције. Ако се удар птица открије када вођа ваздухоплова није доступан, за предају извештаја је задужен авио-превозник .
- (4) Ванредне ситуације у лету када се у хеликоптеру налазе опасне материје. Уколико у току лета дође до ванредне ситуације и ситуација то дозвољава, вођа ваздухоплова мора да обавести одговарајућу службу контроле летења о било каквим опасним материјама у хеликоптеру. Након слетања хеликоптера вођа ваздухоплова мора и да, уколико је догађај у вези са и уколико се односи на превоз опасних материја, се придржава захтева за обавештавање који су наведени у JAR-OPS 3.1225.
- (5) Незаконито ометање. Након дела незаконитог ометања у хеликоптеру вођа ваздухоплова или, у случају његове одсутности, авио-превозник, мора да преда извештај што је пре могуће локалним властима и властима државе авио-превозника. (Види и JAR-OPS 3.1245)
- (6) Појава потенцијално опасних услова. Вођа ваздухоплова мора да обавести надлежну службу контролу летења што је пре могуће кад год се у току лета појаве потенцијално опасни услови као што је неправилност у раду земаљских и навигационих средстава, метеоролошке појаве или вулкански пепео.]

JAR-OPS 3.426 Извештавање о времену летења
(Види ACJ OPS 3.426)

- (a) Авио-превозник мора да мора да омогући ваздухопловним властима увид у време летења за претходну календарску годину за сваки хеликоптер који користи.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.270

Смештај пртљага и терета

- (a) Процедуре које је установио авио-превозник како би обезбедио одговарајуће и сигурно смештање ручног пртљага и терета мора да узму у обзир следеће:
- (1) Свака ствар која се превози у кабини мора да буде смештена искључиво на месту на којем се може причврстити;
 - (2) Ограничења масе назначена на натписима на или поред простора за смештај не смеју да буду прекорачена;
 - (3) Места за смештај ствари испод седишта не смеју да се користе осим уколико седиште није опремљено шипком за причвршћивање, а пртљак је такве величине да се том опремом може на одговарајући начин причврстити;
 - (4) Ствари не смеју да се смештају у тоалете или насупрот простора за смештај кабастог терета који нема могућност причвршћивања ствари, како би се спречило померање унапред, у страну, или на горе, осим уколико сам простор нема натписе који одређују највећу масу која ту може да се смести;
 - (5) Пртљак и терет који су смештени у ормариће не смеју да буду такве величине да спречавају сигурно затварање врата са резом;
 - (6) Пртљак и терет се не смеју да буду на месту на којем могу да онемогуће приступ опреми за случај опасности; и
 - (7) Пре полетања, пре слетања и када је упаљен знак за везивање појасева или је другачије наређено, мора да буду извршене провере како би се обезбедило да је пртљак смештен тамо где не може да омета евакуацију из ваздухоплова или да падањем (или неким другим кретањем) узрокује повреде у зависности од фазе лета.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.305

Допуна / истакање горива у току укрцавања, искрцавања и боравка путника у хеликоптеру

- (a) Авио-превозник мора да успостави оперативну процедуру за пуњење/истакање горива када су путници у хеликоптеру, било да ротори стоје или су у покрету, како би се обезбедило предузимање следећих мера предострожности:
- (1) Врата (једна или више) на страни хеликоптера где се гориво пуни мора да остану затворена;
 - (2) Врата (једна или више) на страни хеликоптера где се гориво не пуни мора да остану отворена уколико то дозвољавају временски услови;
 - (3) Противпожарна опрема у одговарајућем обиму мора да буде постављена тако да у случају пожара буде моментално доступна; и
 - (4) Довољан број особља мора да буде моментално расположив да у случају пожара удаљи путнике од хеликоптера.
 - (5) У хеликоптеру мора да буде довољан број квалификованог особља спремног за моменталну евакуацију у случају опасности;
 - (6) Уколико се открије присуство испарења од горива у хеликоптеру, или се појави било каква друга опасност за време допуне / истакања горива, пуњење/истакање одмах мора да се обустави;
 - (7) Простор на земљи испод излаза намењених за евакуацију и простор за отварање тобогана за евакуацију мора да буду слободни.
 - (8) Донета мера за сигурну и брзу евакуацију.

Додатак 1 JAR-OPS 3.375

Управљање горивом у току лета

- (а) Провере горива у току лета:
- (1) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да се провере горива спроводе у лету у редовним временским интервалима. Количина преосталог горива мора да буде забележена и процењена на основу:
 - (i) поређења стварне и планиране потрошње;
 - (ii) провере да је преостала количина горива довољна за завршетак лета;
и
 - (iii) одредити очекивани остатак горива при доласку на одредиште
 - (2) Одговарајући подаци о гориву мора да буду забележени.
- (б) Управљање горивом у току лета.
- (1) Ако је као резултат провере количине горива у току лета, очекивана преостале количине горива на доласку на одредиште мања од захтеване количине горива за лет до алтернативног аеродрома увећане за коначну резерву горива, вођа ваздухоплова мора да:
 - (i) скрене; или
 - (ii) поново сачинити план лета у складу са JAR-OPS 3.295(е)(1) осим уколико сматра да је сигурније да настави према одредишту под условом да,
 - (2) На приобалном одредишту, када су две погодне, одвојене површине за полетање и слетање расположиве и временски услови на одредишту су у складу са онима који су одређени за планирање у JAR-OPS 3.340(а)(2), вођа ваздухоплова може да одобри да се гориво за лет до алтернативног аеродрома користити пре слетања на одредиште.
- (в) Ако је као резултат провере количине горива у току лета удаљени одредишни хелипорт, планиран у складу са AMC OPS 3.255, тачка 3, очекивана количина преосталог горива на тачки последњег могућег скретања са руте је мања од суме:
- (1) горива за скретање на хелипорт који је изабран у складу са JAR-OPS 3.295(б);
 - (2) горива за непредвиђене ситуације; и
 - (3) коначне резерве горива, вођа ваздухоплова мора:
 - (4) да скрене са руте; или
 - (5) да настави до одредишта под условом да на приобалном одредишту, када су две погодне, одвојене површине за полетање и слетање расположиве и временски услови на одредишту су у складу са онима који су одређени за планирање у JAR-OPS 3.340(а)(2).

ОДЕЉАК Е – ЛЕТОВИ У СВИМ ВРЕМЕНСКИМ УСЛОВИМА

Напомена: Увек када се у овом одељку захтева употреба симулатора летења или вештачког уређаја за обуку они мора да буду одобрени у складу са захтевима JAR-STD, JAR-OPS 3.440(a), JAR-OPS 3.450(a).

JAR-OPS 3.430 Оперативни минимуми хелидрома – Опште

- (а) Авио-превозник мора да установи, за сваки хелидром који намерава да користи, оперативни минимуми хелидрома који нису нижи од вредности које су дате у Додатку 1. Метод одређивања таквих минимума мора да буде прихватљив за власти. Такви минимуми не смеју да буду нижи од оних које може да установи држава у којој се хелидром налази, осим уколико та држава то посебно одобри.

Напомена: Горњи параграф не забрањује калкулацију минимума у току лета за непланиране алтернативне хелидроме уколико се спроводи у складу са прихваћеном методом.

- (б) Приликом утврђивања минимума хелидрома који ће се примењивати на сваки појединачни лет, авио-превозник мора у потпуности да води рачуна о:
- (1) Типу, перформансама и карактеристикама управљања хеликоптера;
 - (2) Саставу летачке посаде, њихову компетентност и искуство;
 - (3) Димензијама и карактеристикама FATO/писте који могу да се одаберу за употребу;
 - (4) Примерености и перформансама расположивих визуелних и не визуелних средстава на земљи; (види AMC OPS 3.430(b)(4))
 - (5) Опреми која је на располагању у хеликоптеру у сврху навигације и /или управљања путањом лета, према потреби, у току полетања, прилаза, лебдења, слетања, рулања и неуспелог прилаза;
 - (6) Препрекама у захтеваним зонама прилаза, неуспелог прилаза и пењања за извршавање процедура за ванредне ситуације и потребно надвишавање;
 - (7) Висинама надвишавања препрека за процедуре прилаза по инструментима;
и
 - (8) Начину одређивања и извештавања о метеоролошким условима.

JAR-OPS 3.435 Терминологија

- (а) Изрази који су коришћени у овом одељку, а нису дефинисани у JAR 1 и имају следеће значење:
- (1) Кружење. Визуелна фаза прилаза по инструментима за довођење ваздухоплова у положај за слетање када локација не одговара за директан прилаз.
 - (2) Процедуре у условима смањене видљивости. Процедуре које се примењују на хеликоптер у циљу обезбеђења сигурног лета у току прилаза категорије II и III и полетања у условима смањене видљивости.
 - (3) Полетање у условима смањене видљивости. Полетање када је видљивост на полетно-слетној стази – RVR мања од 400 м.
 - (4) Подручје завршног прилаза и полетања – FATO. Дефинисано подручје у којем се изводи завршна фаза маневра прилаза за лебдење или слетање и из којег почиње маневар за полетање, где када хеликоптери са перформансама

класе 1 користе FATO, укључује расположиво подручје за прекинуто полетање.

- (5) Визуелни прилаз. Прилаз у IFR лету када било који део или цео поступак инструменталног прилаза није завршена и прилаз је извршен према визуелним ознакама на терену.
- (6) База облака. Висина базе најнижег осмотреног или прогнозираног елемента облачности у близини аеродрома или хелидрома, или у одређеном подручју летења. Висина базе облака обично се мери у односу на висину аеродрома, али у случају лета изнад воде база облака се мери у односу на средњег нивоа мора.

JAR-OPS 3.440 Летење у условима смањене видљивости - Општа оперативна правила

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.440)

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове категорије II и III осим ако :
 - (1) сваки хеликоптер којим лети је овлашћен за летове с висином одлуке испод 200 стопа, или без висине одлуке, и опремљен у складу са JAR-AWO или еквивалентном опремом коју су прихватиле власти;
 - (2) је успостављен одговарајући систем за бележење прилаза и/или извршених или неизвршених аутоматских слетања и одржава се у циљу надзора укупне сигурности летења;
 - (3) летове су одобриле ваздухопловне власти;
 - (4) летачка посада се састоји од најмање 2 пилота; и
 - (5) Висина одлуке је одређена радио висиномером.
- (б) Авио-превозник не сме да обавља полетања у условима смањене видљивости ако је видљивост на полетно слетној стази (RVR) мања од 150 м осим ако је то одобрено од власти.

JAR-OPS 3.445 Летови у условима смањене видљивости – разматрања о хелидрому

- (a) Авио-превозник не сме да користи хелидром за летове категорије II или III уколико држава у којој се налази хелидром није одобрила такве летове.
- (б) Авио-превозник мора да провери да су успостављене процедуре за смањену видљивост и да су на снази на оним хелидромима где ће обављати летове у условима амењене видљивости .

JAR-OPS 3.450 Летови у условима смањене видљивости – Обука и квалификације

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.450)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да, пре полетања у условима смањене видљивости, и обављања летова категорије II и III:
 - (1) Сваки члан летачке посаде:
 - (i) Испуни захтеве за обуком и провером које су прописане у Додатку 1 укључујући обуку на симулатору летења за летење при граничним вредностима RVR и висине одлуке које одговарају овлашћењу које има авио-превозник за категорију II/III; и

- (ii) Да је квалификован у складу са Додатком 1;
- (2) Да се обука и провера врши у складу са детаљним програмом који су одобриле власти и који је укључен у оперативни приручник. Ова обука је додатак оној прописаној у JAR-OPS 3, одељак Н; и
- (3) Квалификације летачке посаде су специфичне за врсту летова и тип хеликоптера.

JAR-OPS 3.455 Летови у условима смањене видљивости – Оперативне процедуре

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.455)

- (a) Авио-превозник мора да успостави процедуре и упуства која ће се користити за полетање у условима смањене видљивости, и обављање летова категорије II и III. Те процедуре мора да буду укључене у оперативни приручник и да садрже дужности чланова летачке посаде за време таксирања, полетања, прилаза, лебдења, слетања, напуштања писте и неуспелог прилаза, према потреби.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да:
 - (1) је стање визуелних и невизуелних средстава пре почетка полетања при смањеној видљивости или прилаза категорије II или III задовољавајуће;
 - (2) су одговарајуће поступци у условима смањеној видљивости на снази у према информацијама које су примењене од службе контроле летења, пре почетка полетања при смањеној видљивости или прилаза категорије II или III;
 - (3) су чланови летачке посаде одговарајуће квалификовани пре почетка полетања при смањеној видљивости од мање од 150 м RVR или прилаза категорије II или III.

JAR-OPS 3.460 Летови у условима смањене видљивости – Минимална опрема

- (a) Авио-превозник мора да укључи у оперативни приручник минималну опрему која мора да буде у функцији пре почетка полетања при смањеној видљивости или прилаза категорије II или III у складу са AFM-ом или другим одобреном документу;
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да је стање хеликоптера и одговарајућих система хеликоптера одговарајуће за лет који ће се обавити.

JAR-OPS 3.465 VFR оперативни минимуми

(Види Додатке 1 и 2 JAR-OPS 3.465)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да:
 - (1) се VFR летови обављају у складу са правилима за визуелно летење и у складу са табелом у Додатку 1 JAR-OPS 3.465;
 - (2) У складу са тачком (3) и (4) из даљег текста, хеликоптерима се лети при видљивости лета не мањој од 1500 м дању и не мањој од 5 км ноћу. Видљивост за летења може да се смањи на 800 м за кратке периоде дању, када је видљива земља, ако се хеликоптер креће брзином која пружа одговарајућу могућност да се примети други саобраћај и било каква препрека на време да би се избегао судар (види ACJ OPS 3.465.). Ниски

- летови изнад воде ван видокруга земље могу да се обављају према VFR када је база облака већа од 600 стопа дању и 1200 стопа ноћу.
- (3) У ваздушном простору класе Г, када се лети између платформи између којих је растојање изнад воде мање од 10 нм, VFR летови ће се обављати у складу са Додатком 2 JAR-OPS 3.465; и
 - (4) Посебни VFR летови поштују минимуме који су на снази у држави или зони.

Додатак 1 JAR-OPS 3.430

Оперативни минимуми хелипорта (Види IEM Додатак 1 JAR-OPS 3.430)

- (a) Минимуми за полетање
 - (1) Опште
 - (i) Минимуми за полетање које је утврдио авио-превозник мора да буду изражени као видљивост или ограничења RVR, узимајући у обзир све одговарајуће услове за сваки хелидром које ће се користити и карактеристике хеликоптера. Када постоји посебна потреба да се виде и избегну препреку у полетању и/или принудном слетању, мора да буду утврђени додатни услови (нпр. база облака).
 - (ii) Вођа ваздухоплова не сме да започне полетање уколико временски услови на хелидрому поласка нису једнаки или бољи од оних примењивих минимума за слетање на тај хелидром, осим уколико није на располагању одговарајући алтернативни хелидром за полетање.
 - (iii) Када је видљивост из метеоролошког извештаја испод захтеване за полетање, а не постоји извештај о RVR, полетање може да започне само ако вођа ваздухоплова одреди да је RVR / видљивост дуж FATO / писте за полетање једнака или боља од захтеваних минимума.
 - (iv) Када није доступан метеоролошки извештај о видљивости или RVR, полетање може да започне само уколико вођа ваздухоплова може да одреди да је RVR / видљивост дуж FATO / писте за полетање једнака или боља од захтеваних минимума.
 - (2) Визуелни оријентери
 - (i) Минимуми за полетање мора да се одаберу тако да се осигура довољна оријентација за управљање хеликоптером и у случају прекинутог полетања у лошим условима и продуженог полетања након отказа критичног мотора.
 - (ii) За ноћне летове мора да буде на располагању земаљско осветљење за осветљавање FATO / писте и било каквих препрека осим уколико другачије није усклађено са властима.
 - (3) Захтевани RVR / видљивост
 - (i) За летове са перформансама класе 1 авио-превозник мора да утврди RVR и видљивост, (RVR/VIS) као минимуме за полетање у складу са следећом табелом (Види IEM Додатак 1 JAR-OPS 3.430 тачка (a)(3)(и):

Табела 1 – RVR / видљивост за полетање

Хелидроми на копну са IFR процедуром за одлазак	RVR / видљивост
Без осветљења и ознака (дан)	250 м или растојање за прекинуто полетање, која вредност је већа
Без ознака (ноћ)	800 м
Ивица писте / FATO осветљење и ознаке централне линије	200м
Ивица писте / FATO осветљење, ознаке централне линије и информација о RVR	150 м
Хеликоптерска платформа на води	
Летови с два пилота	250 м (1)
Летови с једним пилотом	500 м (1)

Белешка 1: Вођа ваздухоплова мора да установи да на путањи полетања нема препрека.

- (ii) За летове изнад копна са перформансама класе 2 вођа ваздухоплова мора да лети до минимума за полетање од 800 м RVR/VIS и да буде удаљен од облака за време полетања све док не достигне способност перформанси класе 1.
- (iii) За летове изнад воде са перформансама класе 2 вођа ваздухоплова мора да лети до минимума не мањих од минимума за класу 1 и да буде удаљен од облака за време полетања све док не достигне способност перформанси класе 1. (Види напомену 1 уз Табелу 1 у претходном тексту.)
- (iv) Табела 6 у даљем тексту, за претварање метеоролошког извештаја о видљивости у RVR, не сме да се користи за прорачун минимума за полетање.

(б) Непрецизни прилаз

(1) Минимуми система

- (i) Авио-превозник мора да осигура да минимуми система за процедуре непрецизног прилаза које се базирају на употреби ILS без линије понирања (само LLZ), VOR, NDB, SRA и VDF не буду мањи од MDH вредности које су дате у Табели 2 у даљем тексту.

Табела 2 – Минимуми система средстава за непрецизни прилаз

Минимуми система	
Средства	Најнижа MDH
ILS (без линије понирања – LLZ)	250 стопа
SRA (завршетак на ½ нм)	250 стопа
SRA (завршетак на 1 нм)	300 стопа
SRA (завршетак на 2 нм)	350 стопа
VOR	300 стопа
VOR/DME	250 стопа
NDB	300 стопа
VDF (QDM & QCH)	300 стопа

- (2) Минимална висина понирања. Авио-превозник мора да осигура да минимална висина понирања за непрецизни прилаз није нижа од:
- (i) OCH/OCL за категорију хеликоптера; или од
 - (ii) Минимума система.
- (3) Визуелни оријентири. Пилот не сме да настави прилаз испод MDA/MDH осим уколико најмање један од следећих визуелних оријентира за планирани FATO / писту није јасно видљив и непознатљив пилоту:
- (i) Елементи система прилазних светала;
 - (ii) Праг;
 - (iii) Ознаке прага;
 - (iv) Светла прага;
 - (v) Идентификациона светла прага;
 - (vi) Визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) Зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) Светла зоне додира;
 - (ix) Ивична светла FATO / писте; или
 - (x) Други визуелни оријентири које је прихватила власт.
- (4) Захтевани RVR. (Види AMC OPS 3.430 (б)(4).)
- (i) За непрецизне прилазе хеликоптерима који лете са перформансама класе 1 или 2, примењиваће се минимуми који су дати у следећој табели:

Табела 3 – Минимуми за непрецизни прилаз на копну

Минимуми за непрецизни прилаз на копну (5) (6) (7)				
MDH	Опрема / RVR			
	Пуна (1)	Средња (2)	Основна (3)	Никаква (4)
250-299 стопа	600 м	800 м	1000 м	1000 м
300-499 стопа	800 м	1000 м	1000 м	1000 м
450 стопа и више	1000 м	1000 м	1000 м	1000 м

Напомена 1: Пуна опрема обухвата ознаке FATO/писте, 720 м или више HI/MI прилазних светала, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 2: Средња опрема обухвата ознаке FATO/писте, 420-719 м HI/MI прилазних светала, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 3: Основна опрема обухвата ознаке FATO / писте, <420 м HI/MI прилазних светала, било какво LI прилазно светло, ивична светла FATO / писте, светла прага и

светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 4: Опрема без прилазних светала обухвата ознаке FATO / писте, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте или никаква светла.

Напомена 5: Табеле се примењују само за конвенционалне прилазе са номиналним углом понирања не већим од 4°. Већи углови понирања ће обично захтевати да је визуелно вођење дуж равни понирања (нпр. RAPI) исто тако видљиво на минималној висини понирања.

Напомена 6: Горе наведене вредности су или извештаји о RVR или метеоролошкој видљивости која је претворена у RVR како је наведено у тачки (h) у даљем тексту.

Напомена 7: MDH наведена у табели 3 односи се на почетни прорачун MDH. Када се бира припадајући RVR, нема потребе да се узима у обзир заокруживање на најближих виших десет стопа, што може да се ради у оперативне сврхе, нпр. претварање у MDA.

- (ii) Када је тачка неуспелог прилаза унутар $\frac{1}{2}$ нм од прага за слетање, минимуми за прилаз дати за пуну опрему могу да се користе без обзира на дужину расположивих прилазних светала. Ипак, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла и ознаке FATO / писте се и даље захтевају.
- (iii) Ноћни летови. За ноћне летове на располагању мора да буде земаљско осветљење за осветљавање FATO/писте и било које препреке осим уколико је другачије усаглашено са властима.
- (iv) Летови са једним пилотом. За летове са једним пилотом минимални RVR је 800 м или минимуми из табеле 3; узима се вредност која је већа.

(в) Прецизни прилаз – Летови категорије I

- (1) Опште. Лет категорије I је прецизни прилаз и слетање помоћу ILS, MLS или PAR с висином одлуке не мањом од 200 стопа и са видљивошћу на полетно слетној стази не мањом од 500 м.
- (2) Висина одлуке. Авио-превозник мора да осигура да висина одлуке која ће се користити за прецизни прилаз категорије 1 није мања од:
 - (i) Минималне висине одлуке које су наведене у Приручнику за летење хеликоптером (HFM), уколико је наведена ;
 - (ii) Минимална висина до које може да се користе средства за прецизни прилаз без захтеваног визуелног оријентира;
 - (iii) OCH/OCL за категорију хеликоптера; или
 - (iv) 200 стопа.
- (3) Визуелни оријентир. Пилот не сме да настави прилаз испод висине одлуке за категорију 1, одређене у складу са тачком (в)(2) у претходном тексту, осим уколико најмање један од следећих визуелних оријентира за планирану писту није јасно видљив и препознатљив пилоту:
 - (i) Елементи система прилазних светала;
 - (ii) Праг;

- (iii) Ознаке прага;
 - (iv) Светла прага;
 - (v) Идентификациона светла прага;
 - (vi) Визуелни индикатор равни понирања;
 - (vii) Зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) Светла зоне додира;
 - (ix) Ивична светла FATO / писте;
- (4) Захтевани RVR. За летове категорије I и хеликоптере класе лета 1 и 2 примењиваће се следећи минимални услови

Табела 4 – Минимуми за прецизни прилаз на копну – Категорија I

Минимуми за прецизни прилаз на копну - Категорија I (5)(6)(7)				
ДН (стопа)	Опрема / RVR			
	Пуна (1)	Средња (2)	Основна (3)	Никакава (4)
200 стопа	500м	600 м	700 м	1000 м
201-250 стопа	550 м	650 м	750 м	1000 м
251-300 стопа	600 м	700 м	800 м	1000 м
301 стопа и више	750 м	800 м	900 м	1000 м

Напомена 1: Пуна опрема обухвата ознаке FATO/писте, 720 м или више НИ/МИ прилазних светала, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 2: Средња опрема обухвата ознаке FATO/писте, 420-719 м НИ/МИ прилазних светала, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 3: Основна опрема обухвата ознаке FATO / писте, <420 м НИ/МИ прилазних светала, било какво LI прилазно светло, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 4: Опрема без прилазних светала обухвата ознаке FATO / писте, ивична светла FATO / писте, светла прага и светла краја FATO / писте или никаква светла.

Напомена 5: Горе наведене вредности су или извештаји о RVR или метеоролошкој видљивости која је претворена у RVR како је наведено у тачки (h) у даљем тексту.

Напомена 6: Табеле се примењују за конвенционалне прилазе са углом понирања не већим од 4°.

Напомена 7: ДН наведена у табели 4 односи се на почетни прорачун ДН. Када се бира припадајући RVR, нема потребе да се узима у обзир заокруживање на најближих виших десет стопа, што може да се ради у оперативне сврхе, (нпр. претварање у DA).

- (i) Ноћни летови. За ноћне летове на располагању мора да буде земаљско осветљење за осветљавање FATO/писте и било које препреке осим уколико је другачије усаглашено са властима.

- (ii) Летови с једним пилотом. За летове с једним пилотом авио-превозник мора да израчуна минимални RVR за сваки прилаз у складу с JAR-OPS 3.430 и овом додатку. RVR мања од 800 м није дозвољена осим ако се користи погодни аутопилот повезан с ILS или MLS, где се при том примењују нормални минимуми. Примењена висина одлуке не сме да буде мања од 1.25 x минимална висина за употребу аутопилота.
- (г) Прецизни прилаз на копну – летови категорије II (Види IEM JAR-OPS 3.430, тачка (d))
- (1) Опште. Лет категорије II је прецизни прилаз и слетање помоћу ILS или MLS са:
- (i) Висином одлуке мање од 200 стопа али не мањом од 100 стопа; и
- (ii) Видљивошћу на полетно слетној стази не мањој од 300 м.
- (2) Висина одлуке. Авио-превозник мора да осигура да висина одлуке за прецизни прилаз категорије II није мања од:
- (i) Минималне висине одлуке које су наведене у Приручнику за летење хеликоптером (HFM);
- (ii) Минимална висина до које може да се користе средства за прецизни прилаз без захтеваног визуелног оријентира;
- (iii) OCH/OCL за категорију хеликоптера;
- (iv) висина одлуке за коју је летачка посада овлашћена; или
- (v) 100 стопа.
- (3) Визуелни оријентир. Пилот не сме да настави прилаз испод висине одлуке за категорију II, која је одређена у складу са тачком (г)(2) у претходном тексту, осим ако постоји и одржава се визуелни контакт с оријентиром који садржи сегмент од најмање 3 узастопна светла централне линије прилазних светала или светала зоне додира или светла централне линије FATO /писте или ивична светла FATO /писте или њихову комбинацију. Овај визуелни оријентир мора да укључује попречни елемент шеме на земљи, т.ј. пречку прилазних светала или прага за слетање или зоне додира.
- (4) Захтевани RVR. За прилазе категорије II хеликоптерима с перформансама класе 1 мора да се примењују следећи минимуми:

Табела 5 – RVR за прилазе категорије II у односу на DH

Минимуми за прецизни прилаз на копну – Категорија II	
Висина одлуке	Аутоматски повезана с RVR испод DH(1)
100-120 стопа	300 м
121-140 стопа	400 м
141 стопа и више	450 м

Напомена 1: "Аутоматски повезана с RVR испод DH" у овој табели значи непрекидна употреба система аутоматских команди лета до висине која није већа од 80% примењиве DH. На тај начин захтеви пловидбености могу, преко најмање висине за

употребу система аутоматских команди лета, да утичу на DH која се примењује.

- (д) Намерно остављено празно
- (ђ) Кружни прилаз изнад копна
 - (1) Кружење је израз који се користи за опис визуелне фазе инструменталног прилаза за довођење ваздухоплова у положај за слетање на FATO / писту која није погодна лоцирана за директни прилаз.
 - (2) MDH специфицирана за кружење не сме да буде мања од 250 стопа и метеоролошка видљивост не сме да буде мања од 800 м.

Напомена: Визуелни маневар (кружење) прописаном путањом је прихваћена процедура у смислу овог члана.

- (е) Визуелни прилаз. Авио-превозник за визуелни прилаз не сме да користи RVR мању од 800 м.
- (ж) Претварање извештене метеоролошке видљивости у RVR
 - (1) Авио-превозник мора да осигура да се претварање метеоролошке видљивости у RVR не користи за прорачун минимума за полетање, минимума за категорију II или III или када је доступан извештај о RVR.
 - (2) При претварању метеоролошке видљивости у RVR у свим другим околностима осим наведених у тачки (h)(1) у претходном тексту, авио-превозник мора да осигура да се користе следеће табеле:

Табела 6 – Претварање видљивости у RVR

Елементи осветљења у употреби	RVR = метеоролошка видљивост помножена с:	
	Дан	Ноћ
Ни прилазна и светла писте	1,5	20
Било који тип осветљења	10	1,5
Без осветљења	1,0	Није примењиво

- (з) Прилаз помоћу радара на хеликоптеру - ARA за летове изнад мора (Види IEM Додатку 1 JAR-OPS 3.430, тачка (и))
 - (1) Опште
 - (i) Авио-превозник не сме да врши ARA прилазе ако их није одобрила ваздухопловна власт.
 - (ii) Прилаз помоћу радара на ваздухоплову дозвољени су само на пловила или бродове који се крећу када се користи концепт вишечлане посаде.
 - (iii) Вођа ваздухоплова не сме да предузима прилаз помоћу радара на ваздухоплову ако радар не обезбеђује вођење по курсу за обезбеђење надвишавања препрека.
 - (iv) Пре започињања завршног прилаза вођа ваздухоплова мора да обезбеди да на радарском екрану постоји чиста путања за сегменте

завршног и неуспелог прилаза. Ако је бочно растојање од било које препреке мање од 1.0 НМ вођа ваздухоплова мора да:

- (А) прилази до оближњег циљног објекта и након тога да продужи визуелно до одредишног објекта; или
 - (Б) изврши прилаз из другог правца који води до кружења.
- (v) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди је база облака довољно изнад хеликоптерске платформе да дозволи сигурно слетање.
- (2) Минимална висина понирања. Без обзира на минимума из тачке (и) и (ии) у даљњем тексту, MDH не сме да буде мања од 50 стопа изнад елевације хеликоптерске платформе.
- (i) MDH је одређена радио висиномером. MDH за прилаз помоћу радара на хеликоптеру не сме да буде мања од:
 - (А) 200 стопа дању;
 - (Б) 300 стопа ноћу.
 - (ii) MDH за прилаз који води ка кружном маневру не сме да буде мањи од:
 - (А) 300 стопа дању;
 - (Б) 500 стопа ноћу.
- (3) Минимална висина понирања. MDA може да се користи само ако је радио висиномер неисправан. MDA мора да буде најмање MDH + 200 стопа и мора да се базира на калибрисаном барометру на одредишту или најнижем прогнозираном QNH за регион.
- (4) Даљина одлуке. Даљина одлуке не сме да буде мања од 0,75 нм осим ако авио превозник није доказао надлежним властима да може да се користи мања даљина одлуке с прихватљивим нивоом сигурности.
- (5) Визуелни оријентир. Ни један пилот не сме да настави прилаз после даљине одлуке или испод MDH/MDA ако нема визуелни контакт с одредиштем.
- (6) Летови с једним пилотом. MDH/MDA за АРА летове с једним пилотом мора да буде 100 стопа виша од израчунате користећи тачке (2) и (3) из претходног текста. Даљина одлуке не сме да буде мања од 1,0 нм.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.440

Летови у условима смањене видљивости - Општа оперативна правила

- (a) Опште. Следеће процедуре се примењују за увођење и одобравање летова у условима смањене видљивости.
- (б) Оперативна демонстрација система ваздухоплова. Када авио превозник уводи у употребу за категорију II или III тип хеликоптера који је нов за ЈАА мора да испуњава захтеве прописане у тачки (с) у даљем тексту.

Напомена: За типове хеликоптера који се већ користе за летове категорије II или III у другој држави чланици ЈАА, уместо горе наведеног примењује се показни програм из тачке (ђ).

- (1) Оперативна поузданост. Стопа успешности категорије II и III не сме да буде мања од захтеване у JAR-AWO.
 - (2) Критеријум за успешни прилаз. Прилаз се сматра успешним ако:
 - (i) су критеријуми као што је наведено у JAR-AWO или једнаки њима;
 - (ii) не долази до отказа одговарајућег система хеликоптера.
- (в) Прикупљање података у току демонстрације система хеликоптера. Опште
- (1) Авио-превозник мора да успостави систем извештавања у циљу омогућавања провера и периодичних прегледа у току периода оперативне процене пре издавања овлашћења авио превозиоцу за обављање летова категорије II или III. Систем извештавања мора да покрије све успешне и неуспешне прилазе, с разлозима за ове последње, и да укључи запис о отказима компонената система. Овај систем извештавања мора да се базира на извештајима летачке посаде и аутоматским записима како је прописано у тачкама (д) и (е) у даљем тексту.
 - (2) Бележење прилаза може да се врши у току уобичајених летова на линијама или у току других летова које обавља авио превозник .
- (г) Прикупљање података у току демонстрације система ваздухоплова – Летови с ДН не мањом од 50 стопа.
- (1) За летове с ДН која није мања од 50 стопа податке мора да бележи и вреднује авио превозник , а надлежна власт ће их вредновати према потреби.
 - (2) Довољно је да летачка посада бележи следеће податке:
 - (i) Хелипорт и писта која се користи;
 - (ii) Метеоролошки услови;
 - (iii) Време;
 - (iv) Разлог отказа који доводи до прекинутог прилаза;
 - (v) Примереност управљања брзином;
 - (vi) Равнотежа у тренутку искључења аутоматског система за управљање летом;
 - (vii) Компатибилност аутоматског система за управљање летом, *flight director*-а и необрађених података;
 - (viii) Показивање положаја хеликоптера у односу на централну линију ILS при понирању кроз 30 м (100 стопа); и
 - (ix) Положај при додиру писте.
 - (3) Број прилаза, како је одобрила надлежна власт, који су извршени у току почетне процене мора да буде довољан да докаже да су перформансе система у стварној употреби у ваздушном саобраћају такве да ће резултирати 90%-тном поузданошћу и 95%-ном успешношћу прилаза.
- (д) Прикупљање података у току демонстрације система ваздухоплова – Летови с ДН мањом од 50 стопа или без ДН.

- (1) За летове с DH мањом од 50 стопа или без DH мора да се користи уређај за бележење података о лету или друга опрема која даје одговарајуће податке уз извештаје летачке посаде како би се потврдило да систем у стварној употреби у ваздушном саобраћају ради како је предвиђено. Захтевају се следећи подаци:
 - (i) Дистрибуција одступања од ILS на 30 м (100 стопа), при додиру писте и, ако је могуће, при искључивању система за управљање рулањем и максималне вредности одступања између тих тачака; и
 - (ii) Стопа понирања при додиру писте.
- (2) Било каква неправилност при слетању мора да се у потпуности истражи користећи све расположиве податке у циљу утврђивања узрока.

(ђ) Доказивање у току употребе

Напомена: За авио превозиоца који испуњава захтеве из тачке (б) из претходног текста сматраће се да задовољава захтеве доказивања у току употребе из ове тачке.

- (1) Систем мора да прикаже поузданост и перформансе на линијским летовима у складу с оперативним концептом. На линијским летовима мора се спроведе довољан број успешних слијетања, како је то одредила надлежна власт, укључујући летове за обуку, користећи системе за аутоматско слетање и рулање који су уграђени у сваки тип хеликоптера.
- (2) Приказивање мора да се спроведе користећи ILS категорије II или III. Ипак, ако авио превозник тако одабере, може да изврши приказивање на другим ILS средствима ако је забележен довољан број података за уврђивање узрока незадовољавајућих перформанси.
- (3) Ако авио-превозник има различите варијанте истог типа хеликоптера који користе исто основни систем за управљање и систем за приказивање или различит основни систем за управљање и систем за приказивање на истом типу хеликоптера, авио превозник мора да покаже да варијанте задовољавају критеријум основних перформанси система, али авио превозник не мора да врши потпуну демонстрацију рада за сваку варијанту.
- (4) Када авио превозник уводи тип хеликоптера који је надлежна власт било које државе чланице ЈАА одобрила за летове категорије II и/или III може да се одобри смањени програм доказивања.

(е) Стално праћење

- (1) Након добијања почетног овлашћења, авио превозник мора непрестано да прати летове како би открио било какве нежељене трендове пре него што постану опасни. У ту сврху могу да се користе извештаји летачке посаде.
- (2) Следећи се подаци мора да се чувају у току периода од 12 месеци:
 - (i) Укупан број прилаза, наведеним типом хеликоптера, када је коришћена опрема на ваздухоплову за категорију II или III за извршење задовољавајућих, стварних или прилаза за обуку, према примењивим минимумима категорије II или III; и

- (ii) Извештаји о незадовољавајућим прилазима и/или аутоматским слетањима, по хелипортима и регистрацијама хеликоптера, следећих категорија:
 - (А) Грешке опреме ваздухоплова;
 - (Б) Проблеми са земаљском опремом;
 - (В) неуспели прилази због инструкција службе контроле летења; или
 - (Г) Други разлози.
 - (3) Авио-превозник мора да утврди процедуре за праћење рада система за аутоматско слетања за сваки хеликоптер.
- (ж) Прелазни периоди
- (1) Авио-превозници који немају претходног искуства с категоријом II или III
 - (i) Авио превозник који нема претходног оперативног искуства са категоријом II или III може да добије одобрење за летове категорије II или IIIА ако има најмање 6 месеци искуства летења у категорији I с тим типом хеликоптера.
 - (ii) Након завршетка 6 месеци летења у категорији II или IIIА наведеним типом хеликоптера авио превозник може да буде овлашћен за летове категорије IIIВ. При издавању таквог овлашћења, надлежна власт може да наметне више минимуме од најнижих примењивих за додатни период. Повећање минимума ће се уобичајено односити само на RVR и/или ограничења летова без висине одлуке и мора да буду тако одабране да не захтевају било какве промене оперативних процедура.
 - (2) Авио превозници с претходним искуством с категоријом II или III. Авио превозник с претходним искуством с категоријом II или III може да добије одобрење за смањење прелазног периода подношењем захтева надлежним властима.
 - (ii) Одржавање опреме за категорију III, категорију III и LVTO. Упутства за одржавање система навођења у хеликоптеру мора да донесе авио превозник у сарадњи с произвођачем и укључи их у оператеров програм одржавања хеликоптера прописан у Part-M – M.A.302 Програм одржавања који мора да одобри надлежна власт.

Додатак уз 1 JAR-OPS 3.450

Летови у условима смањене видљивости - Обука и квалификације

- (а) Опште. Авио превозник мора да осигура да програми обуке чланова летачке посаде за летове у условима смањене видљивости укључују структурне курсеве обуке на земљи, симулатору летења и/или обуку у лету. Авио превозник може да скрати садржај курса како је прописано у тачкама (2) и (3) у даљем тексту под условом да је садржај скраћеног курса прихватљив за надлежну власт.

- (1) Чланови летачке посаде који немају искуства у категорији II или категорији III мора да заврше потпуни програм обуке прописан у тачкама (б), (ц) и (д) у даљем тексту.
 - (2) Чланови летачке посаде који имају искуства у категорији II или категорији III код другог ЈАА авио превозиоца могу да похађају скраћени курс земаљске обуке.
 - (3) Чланови летачке посаде који имају искуства у категорији II или категорији III код свог авио превозиоца могу да похађају скраћени курс земаљске обуке, курс за обуку на симулатору летења или обуке у лету. Скраћени курс мора да укључује најмање захтеве тачака (д)(1), (д)(2)(и) или (д)(2)(ии) како је одговарајуће (д)(3)(и).
- (б) Земаљска обука. Авио превозник мора да осигура да почетни курс земаљске обуке за летове у условима смањене видљивости покрива најмање:
- (1) Карактеристике и ограничења ILS и/или MLS;
 - (2) Карактеристике визуелних средстава;
 - (3) Карактеристике магле;
 - (4) Оперативне могућности и ограничења појединих система хеликоптера;
 - (5) Ефекте падавина, стварања наслага леда, смицања ветра на малим висинама и турбуленције;
 - (6) Ефекат специфичних кварова хеликоптера;
 - (7) Кориштење и ограничења система процене RVR;
 - (8) Принципи захтева за надвишавање препрека;
 - (9) Препознавање и активности које се предузимају у случају отказа земаљске опреме;
 - (10) Процедуре и мере предострожности које се предузимају у односу на кретање по земљи када је RVR 400 м или мања и било какве додатне процедуре које се захтевају за полетање у условима видљивости испод 150 м;
 - (11) Значај висина одлуке утемељених на радио висиномерима и ефекат профила терена у подручју прилаза на читавање радио висиномера и на систем за аутоматски прилаз / слетање;
 - (12) Важност и значење упозоравајуће висине ако је примењиво и активности у случају било каквог отказа изнад и испод упозоравајуће висине;
 - (13) Захтјеви за квалификацијама за пилоте за добијање и одржавање одобрења за полетање у условима смањене видљивости и обављање летова категорије II или III; и
 - (14) Важност правилног седења и положаја очију.
- (в) Обука на симулатору летења и/или у лету
- (1) Авио превозник мора да осигура да обука за летење у условима смањене видљивости на симулатору летења и/или у лету укључује;
 - (iv) Провере задовољавајућег рада опреме, и на земљи и у лету;
 - (v) Утицај промене стања земаљске опреме на минимуме;
 - (vi) Праћење објава о стању система за аутоматско управљање летом и аутоматско слетање с нагласком на активности које се предузимају у случају отказа таквих система;
 - (vii) Активности које се предузимају у случају отказа мотора, електро система, хидро система или система за управљање летом;

- (viii) Ефекат познате неисправности и употреба листе минималне опреме;
 - (ix) Оперативна ограничења која произлазе из уверења о пловидбености;
 - (x) Вођење према визуелним ознамама које се захтева на висини одлуке заједно с информацијом о максималном дозвољеном одступању од линије понирања или локалајзера; и
 - (xi) Важност и значење упозоравајуће висине ако је примењиво и активност у случају било каквог отказа изнад и испод упозоравајуће висине.
- (2) Авио-превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде буде обучен да обавља своје дужности и упућен у координацију која се захтева с другим члановима посаде. За ову сврху максимално треба да се користе одговарајуће опремљени симулатори летења.
- (3) Обука може да се подели у фазе које покривају уобичајене летове без отказа хеликоптера или опреме али укључују све временске услове који могу да се догоде и детаљне сценарије отказа хеликоптера и опреме који могу да утичу на летове категорије II или III. Ако систем хеликоптера укључује употребу хибридних или других посебних система (као што су "head up display") или опрему за побољшање видљивости) чланови летачке посаде мора да вежбају употребу тих система у нормалним и абнормалним ситуацијама у току фазе обуке на симулатору летења.
- (4) Мора да буду увежбане процедуре у случају онеспособљености које одговарају за полетање у условима самњене видљивости и летовима категорије II и III.
- (5) За хеликоптере који немају симулаторе летења за тај тип авио превозиоци мора да осигурају да фаза летачке обуке која се односи на сценарио видљивости за категорију II буде спроведена на симулатору летења који је у ту сврху одобрен од стране надлежне власти. Таква обука мора да укључује најмање 4 прилаза. Обука и процедуре које су посебне за тај тип мора да се вежбају на хеликоптеру.
- (6) Обука за категорију II и III мора да укључује најмање следеће вежбе:
- (i) Прилаз уз употребу одговарајућег система за вођење, аутопилота и система команди лета уграђених у хеликоптер до одговарајуће висине одлуке и мора да укључују прелаз на визуелни лет и слетање;
 - (ii) Прилаз са свим моторима у раду уз употребу одговарајућег система за вођење, аутопилота и система команди лета уграђених у хеликоптер према до одговарајуће висине одлуке, након које следи неуспео прилаз; све без спољњих визуелних оријентира;
 - (iii) Када је одговарајуће, прилаз уз употребу аутоматских система за летење који обезбеђују аутоматски флаге, лебдење, слетање и рулање; и
 - (iv) Нормалан рад примењивог система и са и без уочавања визуелних оријентира на висини одлуке.
- (7) Следеће фазе обуке мора да укључују најмање:
- (i) прилази с отказом мотора у различитим фазама прилаза;

- (ii) прилази с отказом критичне опреме (нпр. електро системи, системи за аутоматско летење, ILS/MLS земаљски и/или системи на ваздухоплову и показивачи стања);
 - (iii) прилази када откази опреме за аутоматско летење на малој висини захтевају или;
 - (А) враћање на ручно управљање равнања, лебдења, слетања и рулања или неуспелог прилаза; или
 - (Б) враћање на ручно управљање или снижењу аутоматског режима за управљање неуспелим прилазом од, на или испод висине одлуке укључујући оне који могу да резултирају додиром писте;
 - (iv) отказивање система које ће резултирати повећаним одступањима од локалајзера и/или равни понирања, обоје изнад и испод висине одлуке, при најмањој видљивости која је одобрена за летење. Осим тога, наставак ручног слетања мора да се вежба ако head up показивач чини снижени аутоматски режим или ако је head up показивач једини начин за равнање; и
 - (v) Откази и процедуре специфичне за тај тип или варијанту хеликоптера.
- (8) Програм обуке мора да обезбеди увежбавања поступања с грешкама које захтевају враћање на више минимуме.
- (9) Програм обуке мора да укључи руковање хеликоптером када, у току fail passive прилаза категорије III отказ проузрокује искључење аутопилота на или испод висине одлуке када је последња извештена RVR 300 м или мање.
- (10) Када се полетања врше на RVR од 400 м и мање, обука мора да покрије отказе система и отказе мотора која резултирају наставаком или прекидом полетањима.
- (г) Захтеви за конверзионом обуком за полетање у условима смањене видљивости и летове категорије II и III. Авио превозник мора да осигура да сваки члан посаде заврши следећу обуку за поступке у условима смањене видљивости ако прелази на нови тип или варијанту хеликоптера на којем ће се обављати полетање у условима смањене видљивости и летови категорије II и III. Захтеви за искуством чланова летачке посаде за похађање скраћеног курса прописани су у тачки (а)(2) и (а)(3) у претходном тексту;
- (1) Земаљска обука. Одговарајући захтеви прописани у тачки (б) у претходном тексту, узимајући у обзир обуку и искуство чланова летачке посаде за летове категорије II и категорије III.
 - (2) Обука на симулатору и/или у лету.
 - (i) Најмање 8 прилаза и/или слетања на симулатору летења одобреном у ту сврху.
 - (ii) Када симулатор летења за одређени тип није на располагању, најмање 3 прилаза укључујући најмање 1 неуспели *go-around* на хеликоптеру.
 - (iii) Одговарајућа додатна обука ако се захтева било каква посебна опрема као што је *head up* показивач или опрема за побољшање видљивости.

- (3) Квалификације летачке посаде. Захтеви за квалификацијама летачке посаде специфични су за авио превозиоца и тип хеликоптера који се користи.
- (i) Авио превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде заврши проверу пре обављања летова категорије II или III.
 - (ii) Провера прописана у тачки (i) у претходном тексту може да се замени успешним обављањем обуке на симулатору летења и/или у лету прописаном у тачки (d)(2) у претходном тексту.
- (4) Линијско летење под надзором. Авио превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде обави следеће линијско летење под надзором:
- (i) За категорију II када се захтева ручно слетање, најмање 3 слетања од тренутка искључења аутопилота;
 - (ii) За категорију III, најмање 3 ауто слетања, осим када се захтева само 1 ауто слетање када је обука захтевана у тачки (d)(2) у претходном тексту у потпуности обављена на симулатору летења који је погодан за обуку која не захтева летење на ваздухоплову.
- (д) Искуство на типу хеликоптера и на месту вође ваздухоплова. Следећи додатни захтеви се примењују на вође ваздухоплова којима је тип хеликоптера нов:
- (3) 50 сати или 20 сектора као пилот за командама на том типу пре обављања летова категорије II или III; и
 - (4) 100 сати или 40 сектора као пилот за командама на том типу. 100 м мора да се дода примењиву RVR категорије II или категорије III осим ако претходно није квалификован за летове категорије II или III код JAA авио превозиоца.
 - (5) Ваздухопловна власт може да одобри смањење наведеног захтеваног за чланове летачке посаде који имају искуство у летовима категорије II или категорије III на месту вође ваздухоплова.
- (ђ) Полетање у условима смањене видљивости с RVR мањом од 150 м
- (1) Авио-превозник мора да осигура да се пре него добијања овлашћења за обављање полетања с RVR испод 150 м обави следећа обука:
 - (i) нормално полетање у минималним одобреним RVR условима;
 - (ii) полетање у минималним одобреним RVR условима с отказом мотора на или након TDP; и
 - (iii) полетање у минималним одобреним RVR условима с отказом мотора пре TDP.
 - (2) Авио превозник мора да осигура да се обука која се захтева у тачки(1) у претходном тексту спроведе на одобреном симулатору летења. Ова обука мора да укључи употребу било каквих посебних процедуре и опреме. Када не постоји одобрени симулатор летења, надлежна власт може да одобри такву обуку у хеликоптеру без захтева за минималним RVR условима. (Види Додатак 1 JAR-OPS 3.965.)
 - (3) Авио превозник мора да осигура да је члан летачке посаде обавио проверу пре обављања полетања у условима смањене видљивости с RVR м мањим од 150 м ако је примењиво. Провера може да се замени само успешно

завршеном обуком на симулатору летања и/или обуком у лету прописаном у тачки (f)(1) при почетном преласку на тај тип хеликоптера.

- (е) Захтеви за обуком и провером за обнављање – Летову у условима смањене видљивости
- (12) Авио-превозник мора да осигура да, заједно с уобичајеном обуком за обнављањем и провером оспособљености од стране авио превозиоца, знање пилота и способности да обави задатке у вези с одређеном категоријом летова, укључујући LVTO, за које је овлашћен буде проверено. Захтевани број прилаза која мора да се обаве у току такве обуке за обнављање мора да буде најмање два, од којих један мора да буде неуспео прилаз и најмање једно полетање у условима смањене видљивости до најмањем примењивом минимуму. Период важности ове провере је 6 месеци укључујући преостали део месеца задавања.
- (13) За летове категорије III авио превозник мора да користи симулатор летења одобрен за обуку за категорију III.
- (14) Авио-превозник мора да осигура да, за летове категорије III на хеликоптерима с *fail passive* системом за управљање летом, неуспео прилаз обавља најмање једном сваких 18 месеци као резултат отказа аутопилота на или испод висине одлуке када је последња извештена RVR била 300 м или мање.
- (15) Ваздухопловне власти могу да одобре обуку за обнављање за летове категорије II на типу хеликоптера за који не постоји одобрени симулатор летења.
- (ж) Захтеви за обуком за обнављање за LVTO и категорије II / III
- (1) Авио-превозник мора да осигура да су, у циљу одржавања квалификација пилота за категорију II и категорију III, обавили најмање 3 прилаза и слетања користећи одобрене процедуре за категорију II / III у току претходних шест месеци, од којих најмање једно мора да буде обављено на хеликоптеру.
- (2) Важење за LVTO се одржава задржавањем квалификација за категорију II или III прописаном у тачки (ж)(1) у претходном тексту.
- (3) Авио превозник не може да замени овај захтев за важењем обуком за обнављање.

Додатак уз 1 JAR-OPS 3.455

Летови у условима смањене видљивости - Оперативне процедуре

- (о) Опште. Летови у условима смањене видљивости укључују:
- (1) Мануелно полетање (са или без електронског система вођења);
- (2) Аутоматски спрегнут прилаз до испод ДН, с мануелним равнањем, лебдењем, слетањем и рулањем;
- (3) Аутоматски спрегнут прилаз након ког следи аутоматско равнање, лебдење, аутоматско слетање и мануелно рулање; и

- (4) Аутоматски спрегнут прилаз након ког следи аутоматско равнање, лебдење, аутоматско слетање и аутоматско рулање када је примењива RVR мања од 400 м.

Напомена 1: Хибридни систем може да се користи с било којим од тих начина летења.

Напомена 2: Могу да буду одобрене друге врсте система вођења или приказивања.

(б) Процедуре и оперативне инструкције

- (1) Прецизна природа и обим датих процедура и инструкција зависи од коришћене опреме ваздухоплова и поступака у пилотској кабини који се следе. Авио превозник мора у оперативном приручнику јасно да дефинише обавезе чланова летачке посаде у току полетања, прилаза, равнања, лебдења, рулања и неуспелог прилаза. Посебно мора да се истакну одговорности чланова посаде у току преласка из услова без видљивости у услове видљивости, и процедуре које ће да се користе при погоршању видљивости или при отказима. Посебна пажња мора да се посвети расподели обавеза у пилотској кабини како би се осигурало да радно оптерећење пилота који доноси одлуку о слетању или врши неуспео прилаз омогући том пилоту да се посвети надзору и процесу доношења одлука.
- (2) Авио-превозник у оперативном приручнику мора да специфицира детаљне оперативне процедуре и инструкције. Инструкције мора да буду у складу с ограничењима и обавезним процедурама које су садржане у Приручнику за летење хеликоптером и посебно покривају следеће ставке:
- (i) Провере у циљу задовољавајућег рада опреме хеликоптера и пре поласка и у току лета;
 - (ii) Утицај промене стања земаљске опреме и опреме на хеликоптеру на минимуме;
 - (iii) Процедуре за полетање, прилаз, равнање, лебдење, слетање, рулање и неуспео прилаз;
 - (iv) Процедуре које мора да се следе у случају отказа, упозорења и других неубичајених ситуација;
 - (v) Минимални захтевани визуелни оријентири;
 - (vi) Важност правилног седења и положаја очију;
 - (vii) Активности које могу да буду неопходне и које произлазе из погоршања видљивости оријентира;
 - (viii) Додељивање обавеза посади при извршавању процедура према тачкама (i) до (iv) и (vi) из претходног текста, како би се омогућило вођи ваздухоплова да се углавном посвети надзору и доношењу одлука;
 - (ix) Захтев да се сва исказивања висине испод 200 стопа базирају на радио висиномеру и да један пилот стално мотри хеликоптерске инструменте до завршетка слетања.
 - (x) Захтев за заштитом подручја осетљивости локализера;
 - (xi) Употреба информација о брзини ветра, смицању ветра, турбуленцији, прекривености писте и употреба вишеструких процена RVR;
 - (xii) Процедуре које мора да се користе за вежбање прилаза и слетања на писте на којима нису на снази потпуне процедуре за хелипорте категорије II или категорије III;

- (xiii) Оперативна ограничења која резултирају из уверења о пловидбености; и
- (xiv) Подаци о максималном дозвољеном одступању од равни понирања и локалајзера ILS.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.465

Минималне видљивости за VFR летове

Класа ваздушног простора	ABCDE	F	G
		Изнад 900 м (3000 стопа) AMSL или изнад 300 м (1000 стопа) изнад терена, које је више	На и испод 900 м (3000 стопа) AMSL или 300 м (1000 стопа) изнад терена, које је више
Удаљеност од облака	1500 м хоризонтално 300 м (1000) вертикално		Удаљен од облака у видокругу тла
Видљивост у лету	8 км на и изнад 3050 м (10000 стопа) AMSL (Напомена 1) 5 км испод 3050 м (10000 стопа) AMSL (Напомена 2)		5 км (Напомена 2)

Напомена 1: Када је прелазна висине испод 3050 м (10000стопа) AMSL, кориистиће се FL100 уместо 10000 стопа.

Напомена 2: Хеликоптери могу да лете у видљивости у лету до 1500 м дању под условом да одговарајуће ATS надлежно тело дозволи коришћење видљивости у лету мање од 5 км и да су услови такви да је вероватноћа да постоји други саобраћај мала, и да је IAS 140 ктс или мање. Када је прописано од стране одговарајућег ATS надлежног тела, хеликоптерима може да се дозволи да лете у видљивости у лету од 800 м дању.

Додатак 2 уз JAR-OPS 3.465

Минимуми за летење између хеликоптерских платформи које се налазе у ваздушном простору класе Г

	Дан		Ноћ	
	Висина (Напомена 1)	Видљивост	Висина (Напомена 1)	Видљивост
Један пилот	300 стопа	3 км	500 стопа	5 км
Два пилота	300 стопа	2 км (Напомена 2)	500 стопа	5 км (Напомена 3)

Напомена 1: База облака мора да буде таква да дозвољава лет на одређеној висини испод и на удаљености од облака.

Напомена 2: Хеликоптери могу да лете у условима видљивости до 800 м под условом да је одредиште или објекат који се налази између непрестано видљив.

Напомена 3: Хеликоптери могу да лете у условима видљивости до 1500 м под условом да је одредиште или објекат који се налази између непрестано видљив.

ОДЕЉАК Ф - ПЕРФОРМАНСЕ УОПШТЕ

JAR-OPS 3.470 Примењивост

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да:
- (1) хеликоптери који лете на/с хеликоптерских платформи које се налазе у насељеним непогодним подручјима: или
 - (2) хеликоптери са максимално дозвољеним бројем путничких седишта више од 19;
- лете у складу са JAR-OPS 3, одељак Г (перформансе класе 1); осим хеликоптера: са максимално дозвољеним бројем путничких седишта више од 19 и који лете на/с хеликоптерских платформи; који могу да лете у складу с JAR-OPS 3.517(а) или који имају оперативно одобрење у складу с Додатком 1 уз JAR-OPS 3.005(з)
- (б) Ако другачије није прописано у тачки (а) у предходном тексту, авио-превозник ће да обезбеди да хеликоптери са максималним дозвољеним бројем путничких седишта 19 или мање, али више од 9 лете у складу са JAR-OPS 3, одељак Г или Х (перформансе класе 1 или 2);
- (в) Ако другачије није прописано у тачки (а) у предходном тексту, авио-превозник ће да обезбеди да хеликоптери са максимално дозвољеним бројем путничких седишта 9 или мање лете у складу са JAR - OPS 3, одељак Г, Х или И (перформансе класе 1,2 или 3);

JAR-OPS 3.475 Опште

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да маса хеликоптера:
- (1) на почетку полетања или у случају ре-планирања у току лета
 - (2) у тачки од које се примењује ревидирани оперативни план лета,
- није већа од масе при којој могу да се испуне захтеви одговарајућег пододељка за лет који се обавља, узимајући у обзир очекивано смањење масе у току лета и за испуштање горива како је одређено у одређеном захтеву.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да се одобрени подаци о перформансама, утврђени у летачком приручнику хеликоптера, користе ради усаглашавања са захтевима одговарајућег пододељка, допуњени ако је потребно, другим подацима прихватљивим за ваздухопловне власти, као што је прописано у одговарајућем пододељку. Када се примењују одредбе описане у одговарајућем пододељку, могу да води рачуна о свим оперативним факторима који су већ обухваћени подацима о перформансама у летачком приручнику хеликоптера, да би се избегла двострука употреба фактора.
- (в) Приликом испуњавања захтева одговарајућег пододељка, мора да се узму у обзир следећи параметри:
- (1) маса хеликоптера;
 - (2) конфигурација хеликоптера
 - (3) услови окружења, посебно:

- (i) висина по притиску, и температура;
 - (ii) ветар
- (A) за полетање, путању полетања и захтеве за слетање, мора да се узме у обзир не више од 50% сваке извештене стабилне компоненте чеоног ветра од 5 чворова или више.
 - (B) Када је према Летачком приручнику хеликоптера дозвољено полетање и слетање с репном компонентом ветра, и у свим случајевима за путању полетања, не мање од 150% сваке извештене компоненте репног ветра мора да се узме у обзир.
 - (B) Када прецизна опрема за мерење ветра омогућава прецизно мерење брзине ветра изнад тачке полетања и слетања, алтернативне компоненте ветра специфичне за место могу да буду одобрене од ваздухопловних власти. (Види АСЈ уз JAR-OPS 3.475(c)(3)(ii);
- (4) оперативне технике; и
 - (5) рад сваког система који лоше утиче на перформансе.

JAR-OPS 3.477 Разматрање препрека

(Види АСЈ уз одељак X)

- (a) У сврху захтева за надвишавањем препрека, препрека која се налази иза *FATO*, на путањи за полетање или путањи за неуспели прилаз, мора да буде разматрана ако бочна удаљеност од најближе тачке на површини испод планиране путање лета није већа од:
 - (1) за *VFR* летове:
 - (i) половине *FATO* (или еквивалентног термина који се користи у Летачком приручнику) ширине дефинисане у Летачком приручнику хеликоптера (или, када ширина није дефинисана $0.75 D$), плус $0.25 D$ (или 3 м, шта је веће), плус:
 - 0.10 *DR* за *VFR* летове дању
 - 0.15 *DR* за *VFR* летове ноћу
 - (2) за *IFR* летове:
 - (i) $1.5 D$ (или 30 м, шта је веће), плус:
 - 0.10 *DR* за *IFR* летове с прецизним вођењем по курсу
 - 0.15 *DR* за *IFR* летове с стандардним вођењем по курсу
 - 1.0 *DR* за *IFR* летове с прецизним без вођења по курсу
 - (iii) при разматрању путање лета за неуспели прилаз, дивергенција подручја за разматрање препрека примењује се само после краја расположиве дужине за полетање;
 - (iv) стандардно вођење по курсу укључује ADF и VOR вођење. Прецизно вођење по курсу укључује ILS, MLS или друго вођење по курсу које обезбеђује еквивалентну навигациону тачност.

- (1) За летове код којих се почетно полетање врши визуелно и у прелазној тачки се прелази на *IFR/IMC*, критеријум захтеван у (1) се примењује до прелазне тачке тада се критеријум захтеван у (2) примењује после прелазне тачке:
- (i) прелазна тачка не може да се налази пре краја *TODRH* за хеликоптере који лете с перформансама класе 1 и пре *DPATO* за хеликоптере који лете с перформансама класе 2;
- (б) За полетање уз употребу резервних процедура (или латерална транзиција), у сврху захтева за надвишавањем препрека, препрека која се налази у резервном подручју (или подручју латералне транзиције), мора да се узме у разматрање ако је њено бочно растојање од најближе тачке на површини испод планиране путање лета није веће од:
- (1) половине *FATO* (или еквивалентног термина који се користи у Летачком приручнику) ширине дефинисане у Летачком приручнику хеликоптера (или, када ширина није дефинисана $0.75 D$), плус 0.25 пута D (или 3 м, шта је веће), плус 0.10 за *VFR* дању, или 0.15 за *VFR* ноћу, од дистанце која је пређена од краја *FATO*.
(види АСЈ ОПС 3.490(d))
- (в) Препреке могу да буду занемарене ако се налазе даље од:
- (1) 7 R за дневне летове ако је осигурано да навигациона тачност може да се постигне референцом на погодне визуелне оријентире у току пењања;
- (2) 10 R за ноћне летове ако је осигурано да навигациона тачност може да се постигне референцом на погодне визуелне оријентире у току пењања;
- (3) 300 м ако навигациона тачност може да се постигне одговарајућим навигационим средствима; и
- (4) 900 м у осталим случајевима.

JAR-OPS 3.480 Појмови

- (а) Изрази коришћени у одељцима Ф, Г, Х, и И, и који нису дефинисани у JAR-1 имају следећа значења:
- (0) "*Категорија А*" у односу на хеликоптере означава хеликоптере с више мотора пројектоване са карактеристикама изолованости мотора и система специфицираним у CS-27/29 или еквивалентом документу прихватљивом за ваздухопловне власти и информацијама о перформансама из летачког приручника хеликоптера заснованих на концепту отказа критичног мотора који обезбеђује одговарајуће уређену површину на земљи и одговарајуће перформансе за настављање сигураног лета у случају отказа мотора.
- (0) "*Категорија Б*" у односу на хеликоптере означава хеликоптере с једним мотором или хеликоптере с више мотора који не задовољавају у потпуности све стандарде категорије А. Хеликоптери категорије Б немају гарантовану способност опстанка у случају отказа мотора и непредвиђено слетање се подразумева.
- (0) *Тачка одлуке (CP)*. Тачка одлуке је дефинисана као тачка у прилазу на којој пилот који лети одлучује да је у случају откривања отказа мотора најсигурнија опција наставак лет до платформе за слетање.

- (0) *Насељено подручје.* Када се односи на велеград, град или насеље, било које подручје које се у основи користи за становање, трговину или рекреацију (види и дефиниције за непогодно окружење и окружење које није непогодно).
- (0) *D.* Највећа димензија хеликоптера када се ротори окрећу.
- (0) *Дефинисана тачка након полетања.* Тачка у полетању и фази почетног пењања, пре које способност хеликоптера за сигуран наставак лета, с отказом критичног мотора није сигурна и може се захтевати принудно слетање.
- (0) *Дефинисана тачка пре слетања.* Тачка у прилазу и фази слетања, након које које способност хеликоптера за сигуран наставак лета, с отказом критичног мотора није сигурна и може се захтевати принудно слетање.
Напомена: Дефинисане тачке примењују се искључиво на хеликоптере који обављају летове са перформансама класе 2.
- (0) *Удаљеност DR.* DR је хоризонтална удаљеност коју је прешао хеликоптер од краја расположиве дистанце за полетање.
- (0) *Издигнути хелипорти.* Хелипорт које је најмање 3м изнад окружујуће површине.
- (0) *Време изложености.* Стварни временски период у току којег лет хеликоптера с отказом критичног мотора у мирној атмосфери не гарантује сигурно принудно слиетање или сигуран наставак лета. (Види и дефиницију максималног дозвољеног времена изложености).
- (0) *Хеликоптерска платформа.* Хелипорт који се налази на плутајућој или фиксној конструкцији на води.
- (0) *Хелипорт.* Аеродром или одређено подручје на земљи, води или конструкцији које се користе или намерава да се користи у целости или делимично за долазак, одлазак или кретање хеликоптера по површини.
- (0) *Непогодно окружење:*
 - () окружење у којем:
 - () Не може да се изврши сигурно принудно слетање зато што је површина неодговарајућа; или
 - (Б) Лица у хеликоптеру не могу да буду заштићене од елемената на одговарајући начин; или
 - () Не постоји конзистентна могућност трагања и спасавања у прихваћеном временском периоду; или
 - (Г) Постоји неприхватљив ризик од угрожавања лица или имовине на земљи;
 - () У сваком случају, следећа ће се подручја сматрати непогодним:
 - (А) За летове изнад воде, подручја отвореног мора северно од 45N и јужно од 45S, што је одређено од стране ваздухопловне власти државе о којој се ради; и
 - (Б) Они делови настањеног подручја без одговарајућих сигурних подручја за принудно слетање (Види IEM OPS 3.480(a)(12))
- (0) *Тачка доношења одлуке о слетању (LDP).* Тачка која се користи за одређивање перформанси на слетању после које, ако је у њој откривен отказ

- критичног мотора, слетање може сигурно да се настави или да започне принудно слетање.
- (0) *Расположива удаљеност за слетање (LDAH)*. Дужина подручја завршног прилаза и слетања плус било какво додатно подручје које је проглашено расположивим и одговарајућим у сврху извршење маневра слетања хеликоптера са дефинисане висине.
- (0) *Захтевана удаљеност за слетање (LDRH)*. Хоризонтално растојање потребно за слетање и потпуно заустављање са тачке од 10,7 м (35 стопа) изнад површине за слетање
- (0) *Максимална одобрена број путничких седишта (MAPSC)*. Максимални број путничких седишта појединачног хеликоптера, искључујући седишта за посаду, која користи превозник, који је одобрило ваздухопловне власти и које је укључено у Оперативни приручник.
- (0) *Максимално дозвољено време изложености*. Временски период, одређен на основу стопе отказа мотора забележене за тип мотора хеликоптера, у току којег се вероватноћа отказивања мотора може да се смањи. (Види и дефиницију времена изложености).
- (0) *Окружење које није непогодно.*
- () Окружење у којем:
- (А) Може да се обави сигурно принудно слетање; и
- (Б) Лица у хеликоптеру не могу да буду заштићене од елемената; и
- (В) Постоји конзистентна могућност трагања и спасавања у прихваћеном временском периоду;
- () У било ком случају, они делови настањеног подручја с одговарајућим подручјима за сигурно принудно слетање сматраће се окружењем које није непогодно.
- (0) *Препрека*. Препреке укључују површину земље, било на копну или мору.
- (0) *Перформансе Класе 1*. Летови са перформансама класе 1 су они летови где је, у случају отказа критичног мотора, хеликоптер способан да слети унутар расположиве дистанце за случај прекинутог полетања или да сигурно настави лет до одговарајућег подручја за слетање, у зависности од тренутка у којем је дошло до отказа мотора.
- (0) *Перформансе класе 2*. Летови са перформансама класе 2 су они летови где је, у случају отказа критичног мотора, хеликоптер има перформансе које омогућавају сигуран наставак лета, осим када до отказа дође у раној фази маневра полетања или касној фази маневра слетања, и у тим случајевима може да се захтева принудно слетање.
- (0) *Перформансе класе 3*. Летови са перформансама класе 3 су они летови где је, у случају отказа мотора у било ком тренутку у току лета, може да се захтева принудно слетање за хеликоптер с више мотора али мора да се захтева за хеликоптер с једним мотором.
- (0) *Расположива дужина за случај прекинутог полетања (RTODAH)*. Дужина завршног прилаза и простор за полетање расположив и погодан за хеликоптере који лете с перформансама класе 1 како би се завршило прекинуто полетање.
- (0) *Захтевана дужина за случај прекинутог полетања (RTODRH)*

Хоризонтална удаљеност која је потребна од почетка полетања до тачке потпуног заустављања хеликоптера након отказа мотора и прекида полетања у тачки одлуке о полетању.

- (0) *Саопштена компонента чеоног ветра.* Саопштена компонента чеоног ветра је она саопштена у време планирања лета и може да се користи под условом да нема значајних промена фактора ветра пре полетања.
- (0) *Тачка ротације RP.* Тачка ротације дефинише се као тачка у којој је дата команда за започињање промена дотадашњег положаја носа на доле у току полетања. То је последња тачка на путањи полетања са које, у случају да је примећен отказ мотора, може да се обави принудно слетање на платформу.
- (0) *P.* Радиус ротора.
- (0) *Сигурно принудно слетање.* Неизбежно слетање на површину земље или воду с разумним очекивањем да неће бити повређених лица у ваздухоплову или на површини .
- (0) *Тачка одлуке о полетању (TDP).* Тачка која се користи за одређивање перформанси у полетању са које се, када се на њој установи отказ мотора, може извршити или прекинуто полетање или може да се настави сигурно полетање.
- (0) *Расположиво растојање за полетање (TODAH).* Дужина завршног прилаза и подручја за полетање плус дужина предпоља хеликоптера (ако постоји) који су означени као доступни и погодни за извршење полетања хеликоптера.
- (0) *Захтевано растојање за полетање (TODRH).* Хоризонтално растојање које се захтева од почетка полетања до тачке на којој се достиже V_{TOSS} , изабрана висина и позитиван градијент пењања, након препознатог отказа критичног мотора на тачки одлуке о полетању (TDP), с преосталим моторима у оквиру одобрених оперативних граница.
Одабрана висина мора да буде одређена употребом података из летачког приручника хеликоптера, и мора да буде најмање 10.7 м (35 стопа) изнад:
 - () површине полетања; или
 - () алтернативно, нивоа дефинисаног највишом препреком на захтеваној дужини за полетање.
- (0) *Путања лета за полетање.* Вертикална и хоризонтална путања, с отказом критичне погонске групе, од одређене тачке на полетању до 1000 стопа изнад површине.
- (0) *Маса на полетању.* Маса хеликоптера на полетању биће узета као његова маса, укључујући све ствари и сва лица која се превозе при започињању полетања.
- (0) *Место додир и полетања (TLOF).* Место које подноси оптерећење и на које хеликоптер може да слети или са којег може да полети.
- (0) *Vy. Best rate of climb speed.* Најбоља стопа брзине пењања.

ОДЕЉАК Г - ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ 1

JAR-OPS 3.485 Опште

Авио-превозник мора да обезбеди да су хеликоптери који обављају летове са перформансама класе 1 сертификовани за категорију А. (види АСЈ уз JAR-OPS 3.480(a)(1) и (a)(2)).

JAR-OPS 3.490 Полетање

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да:
- (0) Маса на полетању не прелази максималну масу на полетању која је наведена у Приручнику за летење хеликоптером, за процедуре које мора да се користе (види АСЈ уз JAR-OPS 3.490 и 3.510).
 - (0) Маса на полетењу треба да је таква да :
 - (i) је могуће да се прекине полетање и слети на *FATO* у случају да је отказ критичне погонске групе откривен на или пре *TDP*;
 - (ii) Захтевана дужина за прекинуто полетање не прелази расположиву дужину за прекинуто полетање; и
 - (iii) Захтевана дужина за полетање не прелази расположиву дужину за полетање
 - (iv) Као алтернатива, захтев из JAR-OPS 3.490(a)(2)(iii) из претходног текста може да буде занемарен ако је обезбеђено да, хеликоптер с отказом критичне погонске групе откривен на *TDP* може, када се наставља с полетањем, надвиси све препреке до краја захтеване дужине за полетање с вертикалним надвишавањем не мањим од 10.7 м (35 стопа) (види АСЈ уз JAR-OPS 3.480(a)(1)).
 - (б) Приликом удаглашавања с тачком (а) из претходног текста, мора да се узму у обзир одговарајући параметри из JAR-OPS 3.475(в) на хелидрому поласка:
 - (г) Део полетања до и укључујући *TDP* мора да буде изведен у визуелном контакту с земљом тако да прекинуто полетање може да се изведе.
 - (д) За полетање уз употребу резервних процедура (латерална транзиција), авио-превозник мора да обезбеди, с отказом критичне погонске групе, да су све препреке у резервном простору (латерална транзиција) надвишене с одговарајућим надвишењем (види АСЈ OPS 3.490)

JAR-OPS 3.495 Путања полетања

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да, од краја захтеване дужине за полетање с отказом критичне погонске групе који је препознат на *TDP*:
- (0) Маса на полетању је таква да путања полетања обезбеђује вертикално надвишавање не мање од 10.7 m (35 стопа) за *VFR* летове и 10.7 m (35 стопа) + 0.01 *DR* за *IFR* летове изнад свих препрека које се налазе на путањи пењања. Узимају се у разматрање само препреке наведене у JAR-OPS 3.477.

- (0) Када је извршена промена смера за више од 15°, одговарајуће одступање од способности за испуњење захтева за надвишавање препрека је направљено за ефекат угла нагиба. Овај заокрет не сме да се изврши пре достизања висине од 61 м (200 стопа) изнад површине полетања ако није дозвољен као део одобрене процедуре у Летачком приручнику.
- (б) Приликом удаглашавања с тачком (а) из претходног текста, мора да се узму у обзир одговарајући параметри из JAR-OPS 3.475(с) на хелидрому поласка.

JAR-OPS 3.500 На рути – отказ критичног мотора

- () Авио-превозник мора да обезбеди да путања лета на рути са отказом критичне погонске групе, у складу са очекиваним метеоролошким условима у току лета, задовољава услове из тачке (1), (2) или (3) на свим тачкама дуж руте.
- (0) Када се планира да се лет у било ком тренутку обавља без визуелног контакта с земљом, маса хеликоптера дозвољава пењање од најмање 50 стопа/минут с отказом критичне погонске групе на висини од најмање 300 м (1000 стопа), 600 m (2000 стопа) у планинским подручјима, изнад свих препрека дуж руте унутар 9.3 km (5 nm) са сваке стране планиране путање.
- (0) Када се планира да се лет обавља без визуелног контакта с земљом, путања лета дозвољава да хеликоптер настави лет са висине крстарења до висине од 300 м (1000 стопа) изнад места за слетање где може да се изврши слетање у складу са JAR-OPS 3.510. Путања лета вертикално надвишава, с најмање 300 m (1000 стопа), 600 m (2000 стопа) у планинским подручјима све препреке дуж руте унутар 9.3 km (5 nm) са сваке стране планиране путање. Могу да се користе "*drift down*" технике.
- (0) Када се планира да се лет обави у VMC условима и у визуелном контакту с земљом, путања лета дозвољава да хеликоптер настави лет са висине крстарења до висине од 300 м (1000 стопа) изнад места за слетање где може да се изврши слетање у складу са JAR-OPS 3.510, без да у било којем тренутку лети испод минималне висине лета, препреке унутар 900 m са сваке стране путање мора да се узму у разматрање.
- (б) Приликом усаглашавања са захтевима из тачке (а)(2) или (а)(3) из претходног текста, авио-превозник мора да осигура да:
- (1) се подразумева се да је до отказа критичне погонске групе дошло у најкритичнијој тачки дуж руте.
 - (2) су у обзир узети утицаји ветра на путању лета.
 - (3) се планира да се избацивање горива врши искључиво до степена који омогућава долет до хелипорта са захтеваном резервом горива и користећи сигурну процедуру (Види ACJ OPS 3.500(b)(3)).
 - (4) се избацивање горива не планира испод 1000 стопа изнад терена
- (в) Ширина маргина из тачака (а)(1) и (а)(2) из горњег текста мора да се увећа до 18.5 км (10 nm) ако не може да се постигне навигациона тачност за 95% укупног времена летења (Види JAR-OPS 3.240, 3.243 и 3.250).

JAR-OPS 3.505 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.510 Слетање

- () Авио-превозник мора да обезбеди да :
 - (0) Маса слетања хеликоптера у предвиђено време слетања не прелази максималну масу наведену у Приручнику за летење хеликоптером, део перформансе, за процедуре које мора да се користе. (Види ACJ OPS 3.490 и 3.510).
 - (0) У случају када је отказ критичне погонске групе откривен у било којој тачки пре или у тачки одлуке о слетању (*LDP*), могуће да се изврши слетање и заустављање у оквиру *FATO*, или да изврши отежано слетање надвишавајући све препреке на путањи лета вертикалном маргином од 10.7 м (35 стопа) (Види ACJ OPS 3.480(а)(32)). Само препреке наведене у JAR-OPS 3.477 мора да буду узете у обзир;
 - (0) У случају када је отказ критичне погонске групе откривен у или било којој тачки после тачке одлуке о слетању (*LDP*) могуће надвишавање свих препрека на прилазној путањи; и
 - (0) У случају да је отказ критичне погонске групе откривен у или било којој тачки после тачке одлуке о слетању (*LDP*), могуће слетање и заустављање унутар *FATO*.

- (б) Приликом удаглашавања с тачком (а) из претходног текста, мора да се узму у обзир одговарајући параметри из JAR-OPS 3.475(в) у предвиђено време слетања на одредишном или сваком алтернативном хелидрому, ако се захтева.

- (в) Део слетања од *LDP* до додира мора да се обави у визуелном контакту с земљом.

ОДЕЉАК X – ЛЕТОВИ КЛАСЕ 2

JAR-OPS 3.515 Опште

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да :
- (0) су хеликоптери који обављају летове са перформансама класе 2 сертификовани за категорију А (види и ACJ уз JAR-OPS 3.480(a)(1) и (a)(2)).

JAR-OPS 3.517 Летови без обезбеђене способности сигурног принудног слетања

- (a) Авио-превозник мора да се увери да летови без обезбеђене способности сигурног принудног слетања у току фазе полетања и слетања се не обављају ако авио-превозилац не поседује одговарајуће одобрење од ваздухопловних власти издато у складу с Додатком 1 уз JAR-OPS 3.517(a). (Види и JAR-OPS 3.470(a)(1).)

JAR-OPS 3.520 Полетање

(Види ACJ уз одељак X)

(Види IEM OPS 3.520 и 3.535)

- (a) Авио-превозник мора да буде уверен да :
- (1) Маса на полетању не прелази максималну масу специфицирану за брзину пењања од 150 стопа/минути на 300 m (1000 стопа) изнад нивоа хелидрома са отказом критичног мотора и преосталим моторима на одговарајућем режиму снаге.
- (2) За летове, осим оних наведених у JAR-OPS 3.517(a), полетање је обављено тако да сигурно принудно слетање може да се обави до тачке где је могућ сигуран наставак лета (види ACJ уз одељак X, тачка 6.2).
- (3) За летове у складу с у JAR-OPS 3.517(a) осим захтева из (a)(1):
- (i) Маса на полетању не прелази највећу масу на полетању која је специфицирана у Приручнику за летење хеликоптером за АЕО OGE лебдење у мирној атмосфери с свим погонским групама у раду на одговарајућој снази.
- (ii) За летове на/са хеликоптерских платформи:
- (A) с хеликоптером који има највећу одобрену путничку конфигурацију више од 19; и
- (B) од 1. јануара 2010. сваки хеликоптер који лети на/с хеликоптерске платформе која се налази у ненасељеном окружењу које није неприступачно као што је одређено у JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)
- маса на полетању мора да узме у обзир: процедуре; промашај ивице платформе; пропадање које одговара висини платформе – с отказом критичне погонске групе и преосталим погонским групама које раде на одговарајућем режиму снаге.
- (4) Приликом удаглашавања с тачком (a) из претходног текста, мора да се узму у обзир одговарајући параметри из JAR-OPS 3.475(c) на хелидрому поласка.

- (5) Део полетања, пре него што су испуњени захтеви из JAR-OPS 3.525, мора да буде обављен у визуелном контакту с земљом.

JAR-OPS 3.525 Путања полетања

(Види АСЈ уз одељак X)

- (a) Авио-превозник мора да буде сигуран да су након *DPATO*, или алтернативно, не касније од 200 стопа изнад површине полетања, с отказом критичне погонске групе испуњени захтеви из JAR-OPS 3.495(a)(1), (2) и (б).

JAR-OPS 3.530 На рути - с отказом критичне погонске групе

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да су испуњени захтеви из JAR-OPS 3.500.

JAR-OPS 3.535 Слетање

(Види IEM OPS 3.520 и 3.535)

(Види АСЈ уз одељак X)

- (a) Авио-превозник мора да буде уверен да :
- (0) Маса на слетању хеликоптера у предвиђеном времену слетања не прелази максималну масу која би била специфицирана за брзину пењања од 150 стопа/минут на 300 m (1000 стопа) изнад нивоа хелипорта са отказом критичног мотора и преосталим моторима на одговарајућем режиму снаге.
- (0) У случају отказа критичне погонске групе у свакој тачки прилазне путање:
- (i) ометано слетање може да се изведе испуњавајући захтеве из JAR-OPS 3.525 ; или
- (ii) за летове, осим оних наведених у JAR-OPS 3.517(a), хеликоптер може да изведе сигурно принудно слетање.
- (0) За летове у складу с JAR-OPS 3.517(a) поред захтева из тачке (a)(1) у горњем тексту:
- (a) Маса на полетању не прелази највећу масу на полетању која је специфицирана у Приручнику за летење хеликоптером за АЕО OGE лебдење у мирној атмосфери с свим погонским групама у раду на одговарајућој снази.
- (ii) За летове на/са хеликоптерских платформи:
- (A) с хеликоптером који има највећу одобрену путничку конфигурацију више од 19; и
- (B) од 1. јануара 2010. сваки хеликоптер који лети на/с хеликоптерске платформе која се налази у ненасељеном окружењу које није неприступачно као што је одређено у JAR-OPS 3.480(13)(ii)(A)

маса на слетању мора да узме у обзир: процедуре; промашај ивице платформе; пропадање које одговара висини платформе – с отказом критичне погонске групе и преосталим погонским групама које раде на одговарајућем режиму снаге.

- (б) Приликом удаглашавања с тачком (а) из претходног текста, мора да се узму у обзир одговарајући параметри из JAR-OPS 3.475(в) на одредишном или сваком алтернативном хелидрому, ако се захтева.
- (в) Део слетања, након којег захтеви из JAR-OPS 3.525 не могу да буду испуњени, мора да буде обављен у визуелном контакту с земљом.

Додатак 1 JAR-OPS 3.517(а)

Летови хеликоптером без обезбеђене способности сигурног принудног слетања

(Види JAR-OPS 3.517(а))

(Види ACJ-1 уз Додатак 1 уз JAR-OPS 3.517(а))

- (а) Одобрење:
 - (0) Након процене ризика авио-превозник може да буде овлашћен за обављање летова без обезбеђене способности сигурног принудног слетања у току фазе полетања и слетања, према одобрењу које садржи:
 - (i) тип хеликоптера; и
 - (ii) врсту летова.
 - (0) Такво одобрење зависи од следећих услова:
 - (i) Скуп услова које примењује авио-превозник у циљу добијања и одржавања одобрења за тип хеликоптера;
 - (ii) Примена система праћења коришћења.

ОДЕЉАК И – ЛЕТОВИ СА ПЕРОРМАНСАМА КЛАСЕ 3

JAR-OPS 3.540 Опште

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да :
- (1) хеликоптери који обављају летове са перформансама класе 3 су сертификовани у категорију А или В (види и ACJ OPS 3.480(a)(1) и (a)(2)).
 - (2) се летови обављају само са / на хелипорте и рутама, подручјима која се налазе у окружењу које није неприступачно, осим за фазу полетања и слетања како је предвиђено тачком (б) у наставку.
- (б) Авио-превозник може да обавља летове са/на хелипорте који се налазе ван насељеног неприступачног подручја, без могућности безбедног принудног слетања за време полетања и слетања (види ACJ OPS 3.540(b)):
- (1) у току полетања; пре достизања брзине V_y или 200 стопа изнад површине за полетање; или
 - (2) у току слетања; испод 200 стопа изнад површине за слетање;
- ако авио-превозник има одговарајуће одобрење ваздухопловних власти у складу с Додатком 1 уз JAR-OPS 3.517(a).
- (в) Авио-превозник мора да обезбеди да се летови не обављају:
- (1) без визуелног контакта са земљом;
 - (2) ноћу;
 - (3) када је плафон мањи од 600 стопа; или
 - (4) када је видљивост мања од 800 m.

JAR-OPS 3.545 Полетање

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да :
- (1) Маса на полетању не прекорачује максималну масу која је специфицирана за лебдење с утицајем земље са свим моторима у раду на режиму за полетање. Ако су услови такви да изгледа да се лебдење са утицајем земље не може постићи, маса на полетању не сме да прекорачи максималну масу на полетању ради постизања лебдења без утицаја земље са свим моторима који раде на режиму за полетање.
- (б) у случају отказа мотора, хеликоптер је способан да обави сигурно принудно слетање, осим када лети у складу са изузећем датим у тачки 3.540(б).

JAR-OPS 3.550 На рути

Авио-превозник мора да обезбеди да:

- (a) Хеликоптер је способан, да са свим погонским групама у раду у границама максималне сталне снаге у датим условима, настави планираном рутом или

планираним одступањем од руте а да, ни у једној тачки не лети испод одговарајуће минималне висине летења; и

- (б) У случају отказа погонске групе, хеликоптер је способан да обави сигурно принудно слетање.

JAR-OPS 3.555 Слетање

Авио-превозник мора да обезбеди да :

- () Маса хеликоптера на слетању у предвиђено време слетања не прекорачује максималну масу на слетању специфицирану за лебдење са утицајем земље са свим моторима у раду на снази за полетање. Ако су услови такви да се лебдења са утицајем земље не може постићи, маса на слетању не сме да прекорачи максималну масу на слетању специфицирану за лебдење без утицаја земље са свим погонским групама у раду на снази за полетање.
- (б) у случају отказа погонске групе, хеликоптер је способан да обави сигурно принудно слетање, осим када лети у складу са изузећем датим у тачки 3.540(а)(2) или 3.540(б).

ОДЕЉАК Ј – МАСА И ПОЛОЖАЈ ТЕЖИШТА ХЕЛИКОПТЕРА

JAR-OPS 3.605 Опште (Види додатак 1 JAR-OPS 3.605)

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да у свим фазама лета, оптерећење, маса и положај тежишта хеликоптера буде у сагласности са ограничењима наведеним у одобреном летачком оперативном приручнику хеликоптера или оперативном приручнику ако је он рестриктивнији.
- (б) Авио-превозник мора да одреди масу и положај тежишта сваког хеликоптера мерећи његову масу пре него што уведе хеликоптер у саобраћај, а након тога у временским интервалима од 4 године. Утицај модификација и поправки на масу и положај тежишта хеликоптера се мора да се узму у обзир и мора да буду одговарајуће документовани. Осим тога, хеликоптерима се поново мора одредити маса, мерењем, уколико утицај насталих модификација на масу и положај тежишта хеликоптера није тачно познат.
- (в) Авио-превозник мора да одреди масу свих оперативних ставки као и чланова посаде укључених у суву оперативну масу, мерењем или употребом стандардних маса. Такође мора да се одреди утицај њиховог положаја на положај тежишта хеликоптера.
- (г) Авио-превозник мора да одреди масу терета који се превози, укључујући додатни терет – баласт, мерењем или да одреди масу терета који се превози у складу са стандардним масама путника и пртљага као што је наведено у JAR OPS 3.620.
- (д) Авио-превозник мора да одреди масу горива користећи стварну густину горива, или ако она није позната, густину горива израчунату према методама наведеним у оперативном приручнику авиопревозиоца (Види IEM OPS 3.605(д).)

JAR-OPS 3.607 Појмови

- (а) Сува оперативна маса. Укупна маса хеликоптера спремног за одређену врсту лета без масе искористивог горива терета који се превози.
- (б) Максимална маса на полетању. Максимална дозвољена маса хеликоптера на полетању.
- (в) Терет који се превози. Укупна маса путника, пртљага и робе, укључујући и терет чији се превоз не наплаћује.
- (г) Класификација путника.
 - (1) Одрасли, мушкарци и жене, дефинисани су као лица старости од 12 година и више.
 - (2) Деца су дефинисана као лица старости од 2 до 12 година.
 - (3) Бебе су дефинисане као лица које имају мање од 2 године живота.

JAR-OPS 3.610 Утовар, маса и положај тежишта

Авио-превозник мора да наведе, у компанијском оперативном приручнику, принципе и методе које се користе приликом утовара као и за одређивање масе и положаја тежишта, а који задовољавају захтеве JAR-OPS 3.605. Наведени принципи мора да покривају све типове планираних летова.

JAR-OPS 3.615 Маса посаде

- (а) Авио-превозник мора да користи следеће масе, у циљу одређивања суве оперативне масе:
- (1) Стварне масе које укључују масу пртљага посаде; или
 - (2) Стандардне масе, које укључују масу ручног пртљага, од 85 кг по члану посаде и/или
 - (3) Другу вредност стандардне масе, која мора да буде прихватљива од стране ваздухопловних власти.
- (б) Авио-превозник мора да коригује суву оперативну масу за сваки додатни пртљак посаде. Положај додатног пртљага се мора узети у обзир приликом одређивања положаја тежишта хеликоптера.

JAR-OPS 3.620 Маса путника и пртљага

- (а) Авио-превозник мора да израчуна масу путника и предатог пртљага тако што ће користити њихову стварну масу, као и стварну масу њиховог пртљага или стандардне масе неведене у табелама од 1 до 3, осим у случајевима када је број расположивих путничких седишта у хеликоптеру мањи од 6. У овом случају маса путника може да буде одређена на основу изјаве сваког путника, или у име сваког путника и додавањем предходно одређене константне вредности чиме се урачунава и маса ручног пртљага и гардеробе (Види АМС OPS 3.620(а)). Процедура којом се дефинише који од наведених начина одређивања масе се примењује, мора да буде наведена у компанијском оперативном приручнику.
- (б) Уколико се маса одређује мерењем, авио-превозник мора да обезбеди да личне ствари и ручни пртљак путника буду укључени приликом мерења. Овакво мерење мора да се обави непосредно пред укрцавање и у непосредној близини хеликоптера.
- (в) Уколико се користе стандардне масе за одређивање масе путника, тада вредности стандардних маса, дате у табелама 1, 2 и 3, укључују и масу бебе, до две године старости коју носи одрасла особа на једном путничком седишту. Уколико се беба смешта на засебно седиште, мора да се сматра дететом, за потребе овог параграфа.
- (г) Када је укупан број расположивих путничких седишта у хеликоптеру 20 и више, примењују се стандардне масе, за мушкарце и жене, а које су дате у табели 1. Алтернативно, у случају ако је укупан број расположивих путничких седишта 30 и више, сви путници могу да се сматрају одраслим особама, па се примењују стандардне масе за све одрасле путнике, које су дате табели 1.

Табела 1

Број расположивих путничких седишта ►	20 и више		30 и више сви одрасли
	мушкарци	жене	
Сви летови	82 kg	64 kg	78 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg
Ручни пртљак (ако постоји)	6 kg		
Прслук за спасавање (ако постоји)	3 kg		

- (д) Када је укупан број расположивих путничких седишта од 10 до 19, примењују се вредности стандардних маса, дате у табели 2.

Табела 2

Број расположивих путничких седишта ►	између 10 и 19	
	Мушкарци	жене
Сви летови	86 kg	68 kg
Деца	35 kg	35 kg
Ручни пртљаг (ако постоји)	6 kg	
Прслук за спасавање (ако постоји)	3 kg	

- (ђ) Када је укупан број расположивих путничких седишта од 1 до 5 или од 6 до 9, примењују се стандардне масе путника које су дате у табели 3.

Табела 3

Број расположивих путничких седишта ►	1-5	6-9
	Мушкарци	98 kg
Жене	80 kg	72 kg
Деца	35 kg	35 kg
Ручни пртљаг (ако постоји)	6 kg	
Прслук за спасавање (ако постоји)	3 kg	

- (е) Када је укупан број расположивих путничких седишта у хеликоптеру 20 и више, стандардна маса сваког комада предтог пртљага је 13кг. За хеликоптере са 19 путничких седишта или мање мора се користити стварна маса предтог пртљага која се утврђује мерењем.
- (ж) Уколико авио-превозник жели да користи другачије стандардне масе од наведених у табелама 1-3, горе, мора да се обрати ваздухопловним властима, са разлозима за такву одлуку, као и да обезбеди одобрење ваздухопловних власти пре него што почне са употребом истих. Исто тако, мора да преда на одобрење детаљан план мерења као и да примени статистичку методу која је дата у додатку 1 JAR-OPS-a 3.620(ж). Након провере и одобрења резултата мерења од ваздухопловних власти, новоусвојене стандардне масе могу да се примењују и важе само за тог авио-превозника. Новоусвојене вредности стандардних маса могу да се користе искључиво у околностима које су исте као и оне под којима је извршено мерење. Уколико су новоусвојене вредности стандардних маса, добијене мерењем, веће од оних у табелама 1-3, онда те веће вредности мора да се користе. (Види IEM OPS 3.620(ж).)
- (з) Уколико се на неком лету очекује значајан број путника за чију масу, укључујући ручни пртљаг, се очекује да буде већа од стандардне вредности, авио-превозник мора да одреди стварну масу тих путника, мерењем или додавањем одређене масе на стандардну масу. (Види IEM OPS 3.620(и) и (ј).)
- (и) Уколико се користе стандардне масе за предати пртљаг и уколико се очекује да ће значајан број предтог пртљага бити веће масе него што је стандардна маса, авио-превозник мора да одреди стварну масу тог пртљага, мерењем или додавањем одређене масе на стандардну масу. (Види IEM OPS 3.620(и) и (ј).)
- (ј) Авио-превозник мора да обезбеди да вођа ваздухоплова буде обавештен када се користе нестандардне методе за одређивање масе терета, као и да коришћени метод мора да буде назначен у документацији масе и положаја тежишта хеликоптера.

JAR-OPS 3.625 Документација масе и положаја тежишта
(Види додатак 1 JAR-OPS 3.625)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди документацију тежине и положаја тежишта, за сваки лет, у којој је наведен терет као и његов распоред у хеликоптеру. Документација масе и положаја тежишта мора да омогући вођи ваздухоплова да утврди да је терет и његов распоред такав да граничне вредности масе и положаја тежишта хеликоптера нису прекорачене. Име лица која је израдило документацију масе и положаја тежишта хеликоптера мора да буде наведено на документу. Лица која надгледају утовар хеликоптера, мора да потврде својим потписом, да је терет као и његов распоред у хеликоптеру, у сагласности са документацијом масе и положаја тежишта. Овај документ мора да буде прихватљив за вођу ваздухоплова, који га прихвата својим потписом или на неким други начин. (Види и JAR-OPS 3.1055(a)(12).).
- (б) Авио-превозник мора да дефинише процедуре за промене у последњим минутима.
- (в) Авио-превозник може да користи и друге алтернативне процедуре осим наведених под (a) и (б) горе, али предходно мора да буду одобрене од ваздухопловних власти.

Додатак JAR-OPS 3.605
Маса и положај тежишта – Опште
(Види JAR-OPS 3.605)

- (a) Одређивање суве оперативне масе хеликоптера
 - (1) Мерење масе хеликоптера
 - (i) Нови хеликоптери се мере у фабрици и могу да се користе без поновног мерења ако су записи масе и положаја тежишта прилагођени променама или модификацијама насталих на хеликоптеру. Хеликоптери пренети са једног ЈАА авио-превозника са одобреним програмом управљања масом на другом ЈАА авио-превозника са одобреним програмом не морају да се мере пре употребе од стране авио-превозника који је узео хеликоптер уколико није прошло више од 4 године од последњег мерења масе.
 - (ii) Појединачна маса и положај тежишта за сваки хеликоптер мора да се одређује периодично. Најдужи интервал између два мерења мора да буде дефинисан од стране авио-превозника и мора да буде у складу са захтевима JAR-OPS-а 3.605(б). Поред наведеног, маса и положај тежишта сваког хеликоптера мора да се одреде::
 - (А) Мерењем масе или
 - (Б) израчунавањем, ако авио-превозник може да обезбеди доказ, којим доказује исправност одабране методе за израчунавање, кад год укупне промене суве оперативне масе прелазе $\pm 0,5\%$ од максималне масе на слетању.
 - (2) Поступак мерења
 - (i) Мерење масе мора да обави произвођач хеликоптера или одобрена организација за одржавање хеликоптера.
 - (ii) Мора да буду испоштоване стандардне мере предострожности које су у потпуности у сагласности са добром праксом, као што су:

- (А) провера потпуности хеликоптера и опреме;
- (Б) утврђивање да су масе флуида узете на правилан начин;
- (В) обезбедити да је хеликоптер у чистом стању и
- (Г) обезбедити да се мерење обавља у затвореном простору.

(iii) Сва опрема која се користи за мерење масе мора да буде прописно калибрисана, постављена на нулу и коришћена у складу са инструкцијама произвођача. Свака скала мора да буде калибрисана од стране произвођача, од државне службе за масу и мере или од стране одговарајуће организације у периоду од 2 године или у периоду који је дефинисан од стране произвођача опреме, узимајући у обзир краћи период. Опрема за мерење мора омогућити прецизно одређивање масе хеликоптера. (Биди IEM додатка 1 JAR-OPS-у 3.605, подсекција (а)(2)(iii)).

(б) Посебне стандардне масе за путни терет. Као додатак стандардним масама за путнике и регистровани пртљаг, авио-превозник може да тражи одобрење од ваздухопловних власти за стандардне масе и остале ставке које утичу на оптерећење хеликоптера.

(в) Утовар хеликоптера

- (1) Авио-превозник мора да обезбеди да се утовар његових хеликоптера обавља под контролом квалификованог особља
- (2) Авио-превозник мора да обезбеди да утоварени терет буде у складу са подацима који су коришћени приликом израчунавања масе и положаја тежишта хеликоптера.
- (3) Авио-превозник мора да поштује и друга структурна ограничења као што су ограничење оптерећења пода, максимално линеарно оптерећење пода, максимална дозвољена маса у робном одељку и/или максимални дозвољен број седишта.
- (4) Авио-превозник мора да узме у обзир и промене у оптерећењу која настају у току лета (нпр. летови са подизањем терета).

(г) Границе положаја тежишта

- (1) Оперативне границе положаја тежишта. Уколико се не примењује додељивање седишта и утицаји броја путника по реду на положај тежишта, робе у сваком робном одељку понаособ, горива у сваком резервоару понаособ при одређивању положаја тежишта, мора да се користе оперативне границе положаја тежишта, додате на сертификоване границе положаја тежишта. При одређивању положаја тежишта мора да се узму у обзир и одступања од прихваћеног распореда терета. Ако је у употреби слободно заузимање седишта, тада авио-превозник мора да наведе процедуре како би обезбедио корективне мере од стране летачке и кабинске посаде, уколико дође до изразито великог лонгитудиналног избора седишта од стране путника. Границе положаја тежишта као и пратеће оперативне процедуре, укључујући предпоставке о седењу путника, мора да буду прихватљиве од ваздухопловних власти. (Види IEM додатку 1 JAR-OPS-а 3.605, подсекција (д).)

- (2) Положај тежишта хеликоптераа у току лета. Осим параграфа (г)(1) горе, авио-превозник мора да покаже да процедуре узимају у обзир најекстремније положаје тежишта приликом његовог померања у току лета, а који је проузрокован померањем путника/посаде као и потрошњом/премештањем горива.

Додатак 1 JAR-OPS 3.620(ж)

Процедура одређивања ревидираних стандардних маса путника и пртљага (Види IEM додатка 1 JAR-OPS 3.620(ж))

(а) Путници

- (1) Метода узимања узорка масе. Просечна маса путника и њиховог ручног пртљага мора да се одреди мерењем, узимајући случајни узорак. Избор случајног узорка мора по својој природи и величини да представља целокупну популацију путника, узимајући у обзир врсту саобраћаја, учестаност летова на различитим рутама, летове везане у доласку и одласку, сезону и расположиви број седишта у хеликоптеру.
- (2) Величина узорка. План мерења мора обухватити мерење барем највећег од:
- (i) броја путника израчунатих преко пробног узорка, користећи стандардне статистичке процедуре, а базираног на интервалу релативне пузданости (прецизности) од 1% у случају коришћења масе путника за све одрасле путнике и 2% у случају поделе путника на мушкарце и жене (проширена статистичка процедура са разрађеним примером за одређивање минимално захтеваог узорка и средње вредности масе, налази се у IEM OPS 3.620(h)); и
 - (ii) за хеликоптере:
 - (А) са капацитетом путничких седишта од 40 или више, укупно 2000 путника; или
 - (Б) са капацитетом путничких седишта мање од 40, укупно 50 пута капацитет путничких седишта.
- (3) Маса путника. Маса путника мора да укључују масу личних ствари путника, а које уноси у хеликоптер. Приликом узимања случајног узорка за одређивање масе путника, бебе мора да се мере заједно са одраслом особом са којом путују (Види и JAR-OPS 3.607(г) и JAR-OPS 3.620(в), (г) и (д)).
- (4) Локација мерења. Локација за мерење масе путника мора да се изабере тако да буде што ближа хеликоптеру, тј. у положају после које се не очекује промена масе путника услед предаје или одузимања вишка личних ствари путника пре уласка у хеликоптер.
- (5) Вага. Вага која се користи за одређивање масе путника мора да има капацитет од најмање 150кг. Маса мора да се приказује на ваги у најмањим подеоцима од 500г. Прецизност ваге мора да буде у оквиру 0,5% или 200 г, у зависности која је величина већа.
- (6) Записи добијених вредности маса. За сваки лет мора да се забележи маса путника, одговарајућа категорија путника (нпр. мушкарац/жена/дете) и број лета.
- (б) Предати пртљак. Статистичка процедура за одређивање коригованих стандардних маса пртљага, заснована на средњој вредности масе пртљага минималне захтеване

величине узорка, у основи је иста као и за путнике и дефинисана је у тачки (а)(1)(види и IEM OPS 3.620(ж)). За пртљаг, релативан интервал поузданости (прецизности) износи 1%. Мора да се изврши мерење масе најмање 2000 комада предатог пртљага.

(в) Одређивање коригованих стандардних маса за путнике и предати пртљаг

- (1) Да би се осигурало, у корист избора употребе стварних маса одређених мерењем, да употреба коригованих стандардних маса за путнике и предати пртљаг не утиче негативно на безбедност летења, мора да се спроведе статистичка анализа (види IEM OPS 3.620(ж)). Таква анализа ће дати просечне вредности масе путника и пртљага као и друге податке.
- (2) У хеликоптерима са 20 или више путничких седишта, просечне вредности се примењују као кориговане стандардне масе за мушкарце и жене.
- (3) На мањим хеликоптерима, средњој маси путника се додаје увећање како би се одредиле кориговане стандардне масе:

Број путничких седишта	Захтевано повећање масе
1-5 закључно	16 kg
6-9 закључно	8 kg
10-19 закључно	4 kg

Алтернативно, све кориговане стандардне (просечне) маса за одрасле особе могу да се примене на хеликоптере са 30 или више путничких седишта. Кориговане стандардне (просечне) масе за предати пртљаг су примењиве на хеликоптере са 20 или више путничких седишта.

- (4) Авио-превозници имају могућност да предају ваздухопловним властима детаљан план мерења на одобрење, а затим и одступања од коригованих стандардних маса под условом да су те вредности које одступају одређене употребом процедуре која је описана у овом додатку. Таква одступања мора да се коригују у временском интервалу не дужем од 5 година. (Види АМС додатка 1 JAR-OPS-у 3.620(ж), тачка (в)(4).)
- (5) Све кориговане стандардне масе за одрасле особе мора да буду базиране на односу броја мушкараца према броју жена у износу од 80 према 20 примењујући на све летове. Ако авио-превозник жели да добије одобрење за употребу другачијег односа на појединим рутама или летовима, тада се подаци мора да се проследи ваздухопловним властима који показују да алтернативни однос броја мушкараца и броја жена процењен и да покрива најмање 84% стварних односа мушкараца и жена на узорку од најмање 100 репрезентативних летова.
- (6) Одређена вредност просечне масе се заокружују на најближи цео број у кг. Маса предатог пртљага се заокружују на најближу бројку од 0,5 кг.

Додатак 1 JAR-OPS 3.625

Документација масе и положаја тежишта

(Види JAR-OPS 3.625)

(Види IEM додатку JAR-OPS 3.625)

- (а) Документација масе и положаја тежишта
 - (1) Садржај

- (i) Документација масе и положаја тежишта мора да садржи следеће податке:
- (А) Регистрацију и тип хеликоптера;
 - (Б) Број и датум лета;
 - (В) Ознаку идентитета вође ваздухоплова;
 - (Г) Ознаку идентитета лица које је припремило документ;
 - (Д) Суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта;
 - (Ђ) Масу горива на полетању као и путног горива;
 - (Е) Масу осталих потрошних средстава осим горива;
 - (Ж) Садржај терета укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
 - (З) Масу на полетању, на слетању;
 - (И) Распоред терета;
 - (Ј) Одговарајуће положаје тежишта хеликоптера;
 - (К) Граничне вредности маса и положаја тежишта .
- (ii) Авио-превозник може неке од горе наведених података да изостави из документације масе и положаја тежишта али за тако нешто је потребно одобрење ваздухопловних власти.
- (2) Промене у последњим минутима. Ако дође до било какве промене у последњим минутима након завршетка израде документације масе и положаја тежишта, то мора да се нагласи вођи ваздухоплова, а настала промена мора да се унесе у документацију масе и положаја тежишта. Максимална дозвољена промена у броју путника или оптерећењу у робним одељцима, а која може да се прихвати као промена у последњим минутима, мора да буде дефинисана у Оперативном приручнику авио-превозника. Ако је тај број прекорачен, нова документација масе и положаја тежишта мора да се уради.
- (б) Компјутерски системи. Када се за израду документације масе и положаја тежишта користе компјутерски системи, авио-превозник мора да провери целовитост излазних података. Авио-превозник мора да установи систем којим измене и допуне његових улазних података мора да буду унете у систем на одговарајући начин и да систем ради коректно и непрекидно, тако што ће проверавати излазне податке у временском периоду не дужем од 6 месеци.
- (в) Системи за масу и положај тежишта који се налазе у самом хеликоптеру. Авио-превозник мора предходно да добије одобрење од ваздухопловних власти уколико жели да користи систем за одређивање масе и положаја тежишта у самом хеликоптеру као примарни систем за отпрему хеликоптера.
- (г) Пренос података путем линка . Када се документација масе и положаја тежишта шаље у хеликоптер преко система за слање података, тада копија коначне верзије документа масе и положаја тежишта, која је прихваћена од стране вође ваздухоплова, мора да буде доступна и на земљи.

ОДЕЉАК К – ИНСТРУМЕНТИ И ОПРЕМА

JAR OPS 3.630 Увод

(Види IEM OPS 3.630)

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да лет не отпочне уколико инструменти и опрема који се захтевају у овом пододељку нису :
- (1) Одобрени, осим како је специфицирано у тачки (с) и угређени у складу са захтевима који су за њих примењиви, укључујући минималне стандарде рада, те и инсталирани у складу са захтевима који су на њих примењиви, укључујући минималне стандарде перформанси и оперативне и захтеве пловидбености; и
 - (2) У оперативном стању за врсту лета који се обавља осим како је наведено у MEL (JAR-OPS 3.030).
- (б) Минимални стандарди перформанси инструмената и опреме су они који су прописани у примењивим Налозима заједничких техничких стандарда - *JTSO*, како је наведено у JAR-TSO, осим ако су у правилницима о летењу и пловидбености прописани другачији стандарди перформанси. Инструменти и опрема који задовољавају спецификације конструкције и перформанси који нису *JTSO* на дан примене JAR-OPS могу да остану у употреби, или да остану уграђени, ако у овом пододељку нису прописани додатни захтеви. Инструменти и опрема који су већ одобрени не мора да задовољавају ревидирани *JTSO* или ревидирану спецификацију која није *JTSO*, ако није прописан ретроактиван захтев.
- (в) За следеће ствари се не захтева одобрење опреме :
- (1) Електричне светиљке наведене у JAR-OPS 3.640(а)(4);
 - (2) Уређај за тачно време наведен у JAR-OPS 3.650(б) и 3.652(в);
 - (3) Држач карата наведен у JAR-OPS 3.652(п);
 - (4) Комплет прве помоћи наведен у JAR-OPS 3.745;
 - (5) Мегафони наведени у JAR-OPS 3.810;
 - (6) Опрема за преживљавање и пиротехничка сигнална опрема наведена у JAR-OPS 3.835(а) и (в); и
 - (7) Морско сидро и опрема за сидрење или маневрисање амфибијама на води наведено у JAR-OPS 3.840.
- (г) Ако опрему користи један члан летачке посаде на свом месту за време лета, она мора бити спремна за рад са његовог места. Када се захтева да са једним комадом опреме ради више од једног члана летачке посаде, опрема мора да буде уграђена тако да је спремна за рад са било ког места на којем се захтева рад са опремом.
- (д) Они инструменти које користи било који члан летачке посаде мора да буду тако смештени да дозвољавају члану летачке посаде да види показивања са свог места, са минималним могућим одступањем од места и линије видљивости коју уобичајено заузима када гледа напред дуж путање лета. Кад год се захтева да са једним инструментом у хеликоптеру ради више од једног члана летачке посаде он мора да буде уграђен тако да је видљив са сваког примењивог места летачке посаде.

JAR OPS 3.635 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.640 Оперативна светла хеликоптера

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером уколико није опремљен:

- (а) За дневне летове према VFR:
 - (1) Светлосни систем за спречавање судара;
- (б) За летове према IFR или ноћне летове, осим опреме која је наведена у тачки (а) у претходном тексту:
 - (1) Осветљење које се напаја из електричног система хеликоптера за обезбеђење довољног осветљења за све инструменте и опрему која си кључни за сигурно летење хеликоптера; и
 - (2) Осветљење које се напаја из електричног система хеликоптера за обезбеђење осветљења у свим путничким одељцима; и
 - (3) Електричну лампу за сваког захтеваног члана посаде која је лако доступна члановима посаде када седе на својим одређеним местима; и
 - (4) Навигациона / позициона светла ; и
 - (5) Два светла за слетање од којих је најмање једно подесиво у лету тако да осветљава тло испред и испод хеликоптера и тло са сваке стране хеликоптера; и
 - (6) Светла која мора да задовољавају међународне прописе за спречавање судара на мору, уколико је хеликоптер амфибија.

JAR OPS 3.645 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.647 Опрема за летење које захтева радио комуникациони и/или радио навигациони систем

(Види IEM OPS 3.647)

Када се захтева радио комуникациони и радио навигациони систем, авио-превозилац не сме да обавља летове уколико хеликоптер није опремљен наглавним слушалицама са микрофоном или сличним и прекидачем за предају на управљачкој палици за сваког захтеваног пилота/или члана посаде на његовом радном месту.

JAR OPS 3.650 Дневни VFR летови – летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

(Види AMC OPS 3.650/3.652)

(Види IEM OPS 3.650/3.652)

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером дању у складу са правилима о визуелном летењу (“Visual Flight Rules - VFR”) уколико хеликоптер није опремљен летачким и навигационим инструментима и припадајућом опремом и, када је применљиво, под условима који су наведени у следећим тачкама :

- (а) Магнетни показивач смера;
- (б) Инструмент за прецизно мерење времена који показује време у сатима, минутима и секундама ;

- (в) Осетљиви барометарски висиномер калибрисан у стопама с под-скалом у хектопаскалина/милибарима, подесив за сваки барометарски притисак који ће вероватно бити намештен у току лета ;
- (г) Показивач ваздушне брзине калибриран у чворовима ;
- (д) Показивач вертикалне брзине;
- (ђ) Показивач клизања;
- (е) Средство у делу за летачку посаду за показивање температуре спољашњег ваздуха калибрисан у степенима целзијуса (види АМС OPS 3.650(г) и 3.652(к).)
- (ж) Када се захтевају два пилота место другог пилота мора да има одвојене следеће инструменте:
 - (i) Осетљиви барометарски висиномер калибрисан у стопама с под-скалом калибрисаном у хектопаскалина/милибарима, подесив за сваки барометарски притисак који ће вероватно бити намештен у току лета;
 - (ii) Показивач ваздушне брзине калибриран у чворовима;
 - (iii) Индикатор вертикалне брзине; и
 - (iv) Показивач клизања;
- (з) Осим летачке и навигационе опреме која се захтева у тачкама (а) до (ж) у претходном тексту, хеликоптери са максимално одобреном масом на полетању преко 3175 кг или било који хеликоптер који лети изнад воде, изван видокруга земље или када је видљивост мања од 1500 м мора да буде опремљен следећим летачким инструментима:
 - (1) Показивач висине; и
 - (2) Жироскопски показивач смера.
- (и) Увек када се захтевају удвојени инструменти, захтеви подразумевају одвојене приказиваче за сваког пилота и одвојене селекторе или другу припадајућу опрему када је примењиво;
- (ј) Сви хеликоптери мора да буду опремљени средствима који показују да електрична енергија за захтеване летачке инструменте није довољна; и
- (к) Сваки систем за показивање ваздушне брзине мора да буде опремљен грејаном пито цеви или сличним средством за спречавање квара због кондензације или замрзавања за хеликоптере с највећом дозвољеном масом на полетању преко 3.175 кг или с највећом одобреном путничком конфигурацијом од више од 9 седишта.

JAR OPS 3.652 IFR или ноћни летови – летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

(Види АМС OPS 3.650/3.652)

(Види АСЈ OPS 3.650/3.652)

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером према правилима о инструменталном летењу - *IFR* или ноћу према правилима о визуелном летењу - *VFR* уколико хеликоптер није опремљен летачким и навигационим инструментима и припадајућом опремом и, када је применљиво, под условима који су наведени у следећим тачкама :

- (а) Магнетни показивач смера;
- (б) Инструмент за прецизно мерење времена који показује време у сатима, минутима и секундама;

- (в) Два осетљива барометарска висиномера калибрисана у стопама с под-скалом у хектопаскалина/милибарима, подесив за сваки барометарски притисак који ће вероватно бити подешен у току лета. За ноћно VFR летење с једним пилотом један барометарски висиномер може да буде замењен радио висиномером;
- (г) Систем за показивање ваздушне брзине с грејаном пито цеви или сличним средством за спречавање квара због кондензације или замрзавања укључујући приказивање упозорења о квару грејања пито цеви. Захтев за приказивачем квара грејања пито цеви се не примењује на хеликоптере с највећом одобреном путничком конфигурацијом од 9 или мање седишта или с највећом дозвољеном масом на полетању од 3.175 кг или мање и за које је издато појединачно уверење о пловидбености пре 1. августа 1999. (види AMC OPS 3.652(d) i (m)(2));
- (д) Показивач вертикалне брзине;
- (ђ) Показивач клизања;
- (е) Показивач положаја;
- (ж) Један резервни показивач положаја хеликоптера (вештачки хоризонт) који може да се користи с било којег пилотског места и који:
 - (1) Обезбеђује поуздан рад за најмање 30 минута или за време захтевано за лет до погодног места за алтернативно слетање када се лети изнад неприступачног терена или изнад воде, у зависности које време је веће, након потпуног отказа нормалног електро система, узимајући у обзир друга оптерећења резервног система за напајање и оперативне процедуре ;
 - (2) Ради независно од било којег другог система за показивање висине;
 - (3) Ради аутоматски након потпуног отказа нормалног електро система;
 - (4) Је одговарајуће осветљен у свим фазама лета;
- (з) У складу с захтевима тачке (ж) из претходног текста, летачкој посади мора да буде потпуно јасно када резервни показивач положаја, који се захтева тим чланом, ради с резервним напајањем. Када показивач положаја има сопствено напајање мора да постоји јасно видљив показивач да се користи то напајање.
- (и) Жироскопски показивач смера за VFR летове ноћу и магнетски жироскопски показивач смера за IFR летове;
- (ј) Средство у пилотској кабини за показивање температуре спољашњег ваздуха калибрисано у степенима целзијуса (види AMC OPS 3.650(g) и 3.652(k).) и
- (к) Алтернативни извор статичког притиска за висиномер и показиваче ваздушне и вертикалне брзине; и
- (л) Када се захтевају два пилота место другог пилота мора да има следеће одвојене инструменте:
 - (1) Осетљиви барометарски висиномер калибрисан у стопама с под-скалом у хектопаскалина/милибарима, подесив за сваки барометарски притисак који ће вероватно бити подешен у току лета који може да буде један од два висиномера који се захтевају тачком (в) у претходном тексту;
 - (2) Систем за показивање ваздушне брзине с грејаном пито цеви или сличним средством за спречавање квара због кондензације или замрзавања укључујући показивање упозорења о квару грејања пито цеви. Захтев за показивачем квара грејања пито цеви се не примењује на хеликоптере с највећом одобреном путничком конфигурацијом од 9 или мање седишта или с највећом дозвољеном масом на полетању од 3.175 кг или мање и за које је издато појединачно уверење о пловидбености пре 1. августа 1999. (види AMC OPS 3.652(d) i (m)(2)); и
 - (3) Показивач вертикалне брзине; и
 - (4) Показивач клизања;
 - (5) Показивач положаја; и

- (б) Жироскопски показивач смера за VFR летове ноћу и магнетски жироскопски показивач смера за IFR летове.
- (љ) За IFR летове, држач карата на лако читљивом месту који може да се осветли за ноћне летове.
- (м) Увек када се захтевају двоструки инструменти, захтеви подразумевају одвојене приказиваче за сваког пилота и одвојене селекторе или другу припадајућу опрему када је примењиво; и
- (н) Сви хеликоптери мора да буду опремљени средствима који показују да електрична енергија за захтеване летачке инструменте није довољна.

JAR OPS 3.655 Додатна опрема за летове с једним пилотом према IFR
(види AMC OPS 3.655)

Авио-превозник не сме да обавља *IFR* летове с једним пилотом ако хеликоптер није опремљен с аутопилотом с, најмање, могућношћу одржавања висине и правца, осим за хеликоптере с највећом одобреном путничком конфигурацијом од 6 или мање седишта који је први пут овлашћен од земље чланице ЈАА за *IMC* летење с једним пилотом 1. јануара 1979. или раније и који је у употреби у земљи чланице ЈАА на дан 1. августа 1999. Такви хеликоптери могу да остану у употреби до 31. децембра 2004. ако авио-превозилац има одговарајуће одобрење од ваздухопловних власти.

JAR OPS 3.660 Радио висиномери

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове изнад воде;
 - (1) када лети ван видокруга копна; или
 - (2) када је видљивост мања од 1500 м; или
 - (3) ноћу ; или
 - (4) на удаљености од земље која одговара летењу дуже од 3 минута нормалном брзином крстарења,

ако хеликоптер није опремљен радио висиномером с говорним упозорењем, или другим начином прихватљивим за ваздухопловне власти, о летењу испод задате постављене висине и визуелним упозорењем који може да ради на висини коју може да одабере пилот.

JAR OPS 3.665 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.670 Метеоролошки радар

Авио-превозник не сме да обавља *IFR* или ноћне летове хеликоптером с највећом одобреном путничком конфигурацијом од више од 9 седишта када актуелни метео извештаји указују да олујно невреме или други потенцијално опасни метео услови које је могуће открити метео радаром могу да се очекују на рути којом се лети, ако хеликоптер није опремљен метеоролошком радарском опремом.

JAR OPS 3.675 Опрема за летење у условима залеђивања

- (а) Авио-превозник не сме да лети хеликоптером у очекиваним или стварним условима залеђивања или уколико није овлашћен и опремљен за летење у условима залеђивања.

- (б) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања осим ако је хеликоптер опремљен средствима за осветљавање или откривање ледених наслага. Свако осветљење које се користи мора да буде такво да не проузрокује бљештање или рефлексију која може да онемогући чланове посаде у обављању њихових дужности.

JAR OPS 3.630 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.685 Интерфонски систем за летачку посаду

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером за који се захтева више од једног члана летачке посаде уколико хеликоптер није опремљен интерфонским системом, укључујући наглавне слушалице са микрофоном, који није ручног типа, намењен употреби од стране свих чланова летачке посаде.

JAR OPS 3.690 Интерфонски систем за чланове посаде

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером у којем се налази члан посаде који није члан летачке посаде осим ако хеликоптер није опремљен интерфонским системом за чланове посаде.
- (б) Интерфонски систем за чланове посаде који се захтева овим параграфом мора да:
- (1) Функционише независно од система за обавештавање путника осим за ручне, наглавне комплете, микрофоне, прекидаче селектора и сигналне уређаје;
 - (2) Омогући двосмерну комуникацију између пилотске кабине и места за сваког члана посаде;
 - (3) Да буде лако доступна за коришћење са сваког захтеваног места у пилотској кабини; и додатно за чланове кабинске посаде;
 - (4) Да буде лако доступна за коришћење на месту за сваког захтеваног члана кабинске посаде непосредно поред сваког појединачног излаза или пара излаза за ванредне ситуације, који су у нивоу пода;
 - (5) Да поседује систем упозорења који укључује звучне или визуелне сигнале које користе чланови летачке посаде како би упозорили кабинску посаду и које користи кабинска посада како би упозорила летачку посаду; и
 - (6) Има начин како би лице које прими позив могло да процени да ли је то нормалан позив или позив у ванредним ситуацијама (Види АМС OPS 3.690(b)(6)).

JAR OPS 3.695 Систем за обавештавање путника

- (а) Осим како је одређено тачком (в) у наставку текста авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером са максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта од више од 9 уколико није уграђен систем за обавештавање путника.
- (б) Систем за обавештавање путника који се се захтева овим параграфом мора да:
- (1) Ради независно у односу на интерфонски систем осим за ручне, наглавне комплете, микрофоне, прекидаче селектора и сигналне уређаје;
 - (2) Буде лако доступан за моменталну употребу са сваког захтеваног места за летачку посаду;

- (3) Буде лако доступан за употребу са најмање једног места члана кабинске посаде у кабини, и сваки микрофон система за обавештавање путника који је намењен за употребу од стране кабинске посаде мора да се налази у непосредној близини седишта члана кабинске посаде које се налази близу сваког излаза за случај опасности који је у нивоу пода у путничкој кабини ;
 - (4) Да буде такав да члан кабинске посаде може да га употреби у року од 10 секунди са сваког места у кабини са којег је доступан;
 - (5) Да може да се чује и разуме на свим путничким седиштима, у тоалетима, на местима за чланове кабинске посаде и радним местима; и
 - (6) Да након потпуног отказа нормалног електро система, обезбеђује поуздан рад најмање 10 минута.
- (в) За хеликоптере са максималном одобреном конфигурацијом путничких седишта више од 9, али мање од 19, систем за обавештавање путника се не захтева уколико:
- (1) је хеликоптер пројектован без преграде између пилота и путника; и
 - (2) да авио-превозник може да покаже да у лету, глас пилота може да се чује и да је разумљив на свим путничким седиштима.]

JAR OPS 3.700 Уређаји за бележење гласова у пилотској кабини - 1
(Види ACJ OPS 3.700)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером коме је први пут издато појединачно Уверење о пловидбености на дан или после 1. Августа 1999. г., који има максимално одобрену масу на полетању преко 3175 кг уколико није опремљен уређајем за бележење гласова у пилотској кабини, који на временској скали бележи следеће:
- (1) Говорну комуникацију коју посада предаје или прима радио станицом;
 - (2) Звучно окружење у пилотској кабини, укључујући без прекида звучне сигнале примљене са сваког појединачног микрофона које користи посада ;
 - (3) Говорну комуникацију чланова посаде употребом интерфонског система за чланове посаде;
 - (4) Говорне или звучне сигнале за идентификацију навигационих или прилазних средстава који су чују у слушалицама или звучнику ; и
 - (5) Говорну комуникацију чланова посаде употребом система обавештавања путника, где је примењиво.
- (б) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да омогући чувања података који снимљени током најмање последњих сат времена летења, осим за хеликоптере који имају максимално одобрену масу на полетању од 7000 кг или мање где тај период може да се смањи на 30 минута.
- (в) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да почне аутоматски да бележи гласове пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и да настави да бележи гласове све до завршетка лета када хеликоптер више није у стању да се креће на сопствени погон. Осим тога, у зависности од расположивости електричне енергије, уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да почне да бележи што је пре могуће, за време провера у пилотској кабини, пре стартовања мотора на самом почетку лета све до провера у пилотској кабини непосредно након гашења мотора на крају лета.

- (г) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да поседује уређај који помаже у проналажењу тог уређаја у води.
- (д) При испуњавању захтева из овог одељка уређај за бележење гласова у пилотској кабини може да се комбинује с уређајем за бележење података о лету. (Види АСЈ OPS 3.700(е))

JAR OPS 3.705 Уређаји за бележење гласова у пилотској кабини - 2
(Види АСЈ OPS 3.705)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером који било да:

има максимално одобрену масу на полетању преко 3175 kg, али не више од 7000 кг, и прво појединачно Уверење о пловидбености издато између 1. јануара 1987. и 31. јула 1999. укључујући оба датума, или

МСТОМ од 7000 кг и прво појединачно Уверење о пловидбености издато до и укључујући 31. јули 1999.

осим ако није опремљен уређајем за бележење гласова у пилотској кабини који на временској скали бележи следеће:

- (1) Говорну комуникацију коју посада предаје или прима радио станицом;
 - (2) Звучно окружење у пилотској кабини, укључујући без прекида звучне сигнале примљене са сваког појединачног микрофона које користи посада;
 - (3) Говорну комуникацију чланова посаде употребом интерфонског система за чланове посаде;
 - (4) Говорне или звучне сигнале за идентификацију навигационих или прилазних средстава који су чују у слушалицама или звучнику;
 - (5) Говорну комуникацију чланова посаде употребом система обавештавања путника, где је примењиво; и
 - (6) За хеликоптере који нису опремљени уређајем за бележење података о лету, параметре неопходне за одређивање брзине главног ротора.
- (б) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да омогући чувања података који снимљени током најмање последњих 30 минута летења.
 - (в) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да почне да бележи гласове пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и да настави да бележи гласове све до завршетка лета када хеликоптер више није у стању да се креће на сопствени погон.
 - (г) Уређај за бележење гласова у пилотској кабини мора да поседује уређај који помаже у проналажењу тог уређаја у води.
 - (д) При испуњавању захтева из овог одељка уређај за бележење гласова у пилотској кабини може да се комбинује с уређајем за бележење података о лету. (Види АСЈ OPS 3.700(е))
 - (ђ) Хеликоптери с највећом одобреном масом на полетању преко 3175 кг али не више од 7000 кг који обављају *HEMS* летове на дан или пре 31. јула 1999 г., могу да наставе са обављањем *HEMS* летова без да су опремљени уређајем за бележење

гласова у пилотској кабини, до 31. децембра 2010.г. уколико је то прихватљиво за ваздухопловну власт.

JAR OPS 3.710 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.715 Уређаји за бележење података о лету - 1

(Види Додатак 1 уз JAR-OPS 3.715/3.720)

(Види ACJ OPS 3.715/3.720)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером коме је прво појединачно Уверење о пловидбености издато на дан или после 1. августа 1999. г., који има максимално одобрену масу на полетању преко 3175 кг ако није опремљен уређајем за бележење података о лету, који користи дигиталну методу бележења и чувања података, као и који поседује метод лаког скидања података са медијума на којем се ти подаци чувају.
- (б) Уређај за бележење података о лету мора да имаће могућност да задржи забележене податке најмање у току последњих осам сати његовог рада.
- (в) Уређај за бележење података о лету мора, на временској скали, да забележи:
 - (1) За хеликоптере са максимално одобrenom масом на полетању више од 3175kg али не више од 7000 кг параметре наведене у табели А Додатка 1;
 - (2) За хеликоптере са максимално одобrenom масом на полетању од више од 7000 кг параметре наведене у табели Б Додатка 1, осим што , ако је прихватљиво за ваздухопловну власт, параметар 19 не мора да се бележи, уколико је испуњен неки од услова:
 - (i) Сензор није лако доступан,
 - (ii) Захтева се промена опреме која производи пода
 - (3) За све хеликоптере уређај за бележење података о лету мора да забележи сваки одређени параметре који се односе на нову или јединствену конструкцију или оперативне карактеристике хеликоптера; и
 - (4) За хеликоптере који су опремљени електронским системима за приказивање, параметре наведени у табели Ц Додатка 1.
- (г) Подаци мора да се добију из извора на хеликоптеру који омогућава тачну корелацију са подацима који су приказани летачкој посади.
- (д) Уређај за бележење података о лету мора да почне аутоматски да бележи гласове пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и мора да се аутоматски заустави након што хеликоптер више није у стању да се креће на сопствени погон.
- (ђ) Уређај за бележење података о лету мора да поседује уређај који помаже проналажењу уређаја у води.
- (е) При испуњавању захтева из овог одељка, уређај за бележење података о лету може да се комбинује с уређајем за бележење гласова у пилотској кабини. (Види ACJ OPS 3.700(е)).

JAR OPS 3.720 Уређај за бележење података о лету – 2

(Види Додатак 1 уз JAR-OPS 3.715/3.720)

(Види ACJ OPS 3.715/3.720)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером коме је прво појединачно Уверење о пловидбености издато на дан или након 1. јануара 1989. године, до и укључујући 31. јули 1999. годину, који има максимално одобрену масу на полетању више од 7000 кг или максимално одобрену конфигурацију путничких седишта више од 9, уколико није опремљен уређајем за бележење података о лету који користи дигиталну методу бележења и чувања података као и методу лаког скидања тих података са медија на којем се ти подаци чувају.

За хеликоптере који нису опремљени уређајем за бележење података о лету на дан или пре 31. јула 1999. године испуњавање овог захтева може да се одложи све до 1. јануара 2005. године.

- (б) Уређај за бележење података о лету мора да има могућност задржавања забележених података за време најмање последњих пет сати његовог рада.
- (в) Уређај за бележење података о лету мора да бележи на временској скали:
- (1) За хеликоптере с максимално одобреном масом на полетању од 7000 кг или мање и с максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта више од 9 параметре наведене у табели А Додатка 1.
 - (2) За хеликоптере са максимално одобреном масом полетања од више од 7000 кг параметре наведене у табели Б Додатка 1, осим што, уколико је прихватљиво за надлежну ваздухопловну власт, параметар 19 не мора да се бележи, уколико је испуњен неки од следећих услова:
 - (i) Сензор није лако доступан,
 - (ii) Захтева се промена опреме која производи податке.
 - (3) За све хеликоптере уређај којим се бележе подаци о лету мора да бележи било које одређене параметре који се односе на нови или уобичајени дизајн или оперативну карактеристику хеликоптера; и
 - (4) За хеликоптере који су опремљени системима електронских приказивача параметре који су наведени у табели Ц Додатка 1.
- (г) Појединачни параметри који могу да се изведу прорачуном из других забележених параметара не мора да се бележе ако је то прихватљиво за ваздухопловну власт.
- (д) Подаци мора да се добију из извора на хеликоптеру који омогућава тачну корелацију са подацима који су приказани летачкој посади.
- (ђ) Уређај за бележење података о лету мора да почне аутоматски да бележи гласове пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и мора да се аутоматски заустави након што хеликоптер више није у стању да се креће на сопствени погон.
- (е) Уређај за бележење података о лету мора да поседује уређај који помаже проналажење уређаја у води.

- (ж) У складу са овим одељком, уређај за бележење података о лету може да се комбинује са уређајем за бележење гласова у пилотској кабини.(Види ACJ OPS 3.700(e)).

JAR OPS 3.730 Седишта, сигурносни појасеви за седишта, штитници и средства за везивање деце

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером уколико није опремљен :
- (1) Седиштем или лежајем за свако лице која је старо две или више година;
 - (2) За хеликоптере којима је прво појединачно уверење о пловидбености издато или у држави чланици ЈАА или другде до и на дан 31. јула 1999. године, сигурносним појасом са или без дијагоналне рамене траке или сигурносним везовима за употребу на сваком путничком седишту за сваког путника који је стар две или више година;
 - (3) За хеликоптере којима је прво појединачно уверење о пловидбености издато или у држави чланици ЈАА или другде на дан или после 1.августа 1999.г., сигурносним појасом са дијагоналном раменом траком, или сигурносним везовима за употребу на сваком путничком седишту за сваког путника који је стар две или више година;
 - (4) Средствима за везивање за сваког путника који је млађи од две године;
 - (5) Сигурносним везовима за свако седиште члана летачке посаде, који садржи уређај који ће аутоматски да задржи торзо лица на седишту у случају наглог смањења брзине; и
 - (6) Сигурносним везовима за свако седиште члана кабинске посаде.
- Напомена: Овај захтев не искључује коришћење путничких седишта од стране чланова кабинске посаде, када чланови кабинске посаде превазилазе број који се тражи.
- (7) Седиштима за чланове кабинске посаде, који су смештени, где је то могуће, близу излаза за случај опасности у нивоу пода. Уколико број захтеваних чланова кабинске посаде премашује број излаза за случај опасности у нивоу пода, додатна захтевана седишта за кабинску посаду мора да буду смештена тако да члан у (члановима) кабинске посаде омогуће да на најбољи начин помогну путницима у случају хитне евакуације. Таква седишта мора да буду постављена у или супротно од правца лета у оквиру 15 степени у односу на уздужну осу хеликоптера.
- (б) Сви сигурносни везови и сигурносни појасеви мора да имају једну тачку за ослобађање. Сигурносни појас са раменом траком је дозвољен само уколико из практичних разлога није могуће уградити претходне.

JAR OPS 3.731 Знаци за везивање појасева и знаци забране пушења

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером у којем се сва путничка седишта не виде са седишта вође ваздухоплова или са седишта пилота коме је поверено управљање летом, уколико није опремљен средствима који показују свим путницима и кабинској посади када појасеви мора да се вежу и када пушење није дозвољено.

JAR OPS 3.735 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.740 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.745 Комплекти прве помоћи
(Види АМС OPS 3.745)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером уколико није опремљен комплетом прве помоћи, лако доступним за употребу.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да се комплекти прве помоћи:
 - (1) Повремено прегледају да би се потврдило, у највећој могућој мери, да се садржај одржава стању неопходном за немеску употребу; и
 - (2) Допуњавају у редовним временским интервалима, у складу са упутствима који се налазе на њиховим етикетама, или по потреби.

JAR OPS 3.750 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.755 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.760 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.765 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.770 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.775 Додатни кисеоник – Хеликоптери који нису под притиском
(Види Додатак 1 уз JAR-OPS 3.775)

- (а) *Опште*
 - (0) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером који није под притиском на висинама изнад 10000 стопа уколико није обезбеђена додатна кисеоничка опрема, са могућношћу чувања и испуштања потребне количине кисеоника.
 - (0) Количина додатног кисеоника за одржање животних функција која се захтева за одређени лет мора да се одреди на основу висине лета и трајања лета, у складу са оперативним процедурама које су установљене Оперативном приручнику за сваку операцију и са рутама којим ће да се лети и са процедурама у ванредним ситуацијама које су утврђене у Оперативном приручнику.
 - (0) Хеликоптер који је намењен за летење изнад 10000 стопа барометарске висине мора да поседује опрему са могућношћу чувања и испуштања потребне количине кисеоника.
- (б) *Захтеви који се односе на количину кисеоника*
 - (1) *Чланови летачке посаде.* За сваког члана летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да буде обезбеђена додатном количином кисеоника у складу са Додатком 1. Уколико се сва лица која седе на седиштима у

пилотској кабини обезбеђују кисеоником са места одакле се снабдева летачко особље онда они мора да се сматрају члановима летачке посаде који су на дужности у пилотској кабини, у смислу обезбеђења кисеоника.

- (2) Чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници. Чланови кбинске посаде и путници мора да буду обезбеђени кисеоником у складу са Додатком 1. Чланови кабинске посаде преко захтеваног минималног броја кабинске посаде и додатни чланови посаде мора да се сматрају путницима у смислу обезбеђења кисеоника.

JAR OPS 3.780 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.785 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.785 Ручни апарати за гашење пожара
(види АМС OPS 3.790)

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером уколико ручни апарат за гашење пожара није обезбеђен за употребу у пилотској кабини, путничкој кабини и, ако је примењиво, у простору за ствари и у кухињи у складу с следећим:

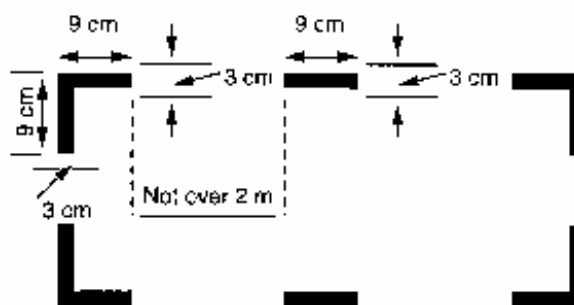
- (а) Тип и количина агенаса за гашење мора да одговара за све врсте пожара до којих може да дође у одељцима где ће се користити апарат, а у одељцима где бораве лица, мора да се смањи опасност од концентрације токсичних гасова;
- (б) Најмање један ручни апарат за гашење пожара који садржи халон 1211 (бромо хлоро флуорометан CBrClF₂) или његов еквивалент као врсту агенса за гашење, мора бити погодан смештен у пилотској кабини да за употребу од стране летачке посаде ;
- (в) Најмање један ручни апарат за гашење пожара мора да буде смештен у, или лако доступан за употребу у свакој кухињи која се не налази на главној путничкој палуби;
- (г) Најмање један лако доступан ручни апарат за гашење пожара мора да буде расположив за употребу у сваком одељку за ствари који је доступан члановима посаде за време лета у циљу гашења пожара; и
- (д) Мора да постоји најмање следећи број ручних апарата за гашење пожара који су погодан смештени који омогућавају адекватну расположивост за употребу у сваком путничком одељку.

Број седишта у путничком одељку	Најмањи број ручних апарата за гашење пожара
7 до 30	1
31 до 60	2
61 до 200	3

JAR-OPS 3.795 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.800 Означавање места за просецање

Авио-превозник мора да обезбеди да уколико су места на трупку хеликоптера, погодна за просецање од стране спасилачко службе у ванредним случајевима, означена таква места мора да буду означена приказано на скици доле. Боја за означавање мора да буде црвена или жута и уколико је потребно мора да буду оивичена бело као контраст подлози. Уколико су ознаке углова удаљене више од два метра, мора да се уметну линије 9 cm x 3 cm тако да простор између суседних ознака није већи од 2 метра .



JAR OPS 3.805 Намерно остављено празно

JAR OPS 3.810 Мегафони (Види AMC OPS 3.810)

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с укупном максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта више од 19 уколико хеликоптер није опремљен преносивим мегафонима који се напајају батеријама лако доступним за употребу од стране чланова посаде за време хитне евакуације у ванредним ситуацијама.

JAR OPS 3.815 Осветљење у случају опасности

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с максималном одобреном конфигурацијом путничких седишта (MAPSC) од више од 19 уколико није опремљен са :
- (1) Системом осветљења за случај опасности која има независан извор напајања како би се обезбедио извор за опште осветљење кабине у циљу олакшавања евакуације хеликоптера; и
 - (2) Осветљеним ознакама излаза и места излаза у случају опасности.

JAR OPS 3.820 Аутоматски предајник локације за случај опасности (Види IEM OPS 3.820)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером уколико хеликоптер није опремљен аутоматским предајником локације за случај опасности - *ELT*.
- (б) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с перформансама класе 1 или 2 преко воде у неприступачном окружењу како је дефинисано у JAR-OPS-у 3.480(a)(12)(ii)(A) на удаљености од копна које одговара више од 10 минута летења нормалном брзином крстарења, на летовима који су подршка или су у вези са експлоатацијом минералних ресурса (укључујући гас) на мору уколико није

опремљен с аутоматски активираним предајником локације у случају опасности – ELT(AD).

- (в) Авио-превозник мора да обезбеди да су сви *ELT* способни да предају истовремено на 121.5 MHz и 406 MHz, кодирани у складу с *ICAO* Анексом 10 и регистровани код националне агенције одговорне за покретање трагања и спасавања или друге овлашћене агенције.

JAR OPS 3.825 Прслуци за спасавање

(Види IEM OPS 3.825)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером на води или изнад воде:
- (1) Када обавља летове с перформансама класе 3 на удаљености већој од ауто-ротационе удаљености од копна; или
 - (2) Када обавља летове с перформансама класе 1 или 2 на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења; или
 - (3) Када обавља летове с перформансама класе 2 или 3 када полеће или слеће на хелипорт где је путања за полетање или прилазна путања изнад воде, осим ако је опремљен прслуцима за спасавање који су опремљени светлом за лоцирање преживелих, за свако лице на хеликоптеру, који су смештени на месту које је лако доступно лицима којима је намењено с њихових седишта или лежаја с везаним сигурносним појасевима и појединачним плутајућим средствима, која су опремљена светлом за лоцирање преживелих, за сваку бебу у хеликоптеру.

JAR OPS 3.827 Одеа за преживљавање за посаду

(Види IEM OPS 3.827)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове с перформансама класе 1 или 2 на летовима изнад воде на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења који су подршка или су у вези с експлоатацијом минералних ресурса на мору (укључујући гас) када метеоролошки извештај или прогноза доступна вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од плус 10° C у току лета или када предвиђено време спасавања прелази предвиђено време преживљавања, осим ако сваки члан посаде носи одело за преживљавање.
- (б) Авио-превозник не сме да обавља летове с перформансама класе 3 на летовима изнад воде на удаљености већој од ауто-ротационе удаљености или удаљености за сигурно принудно слетање од копна када метеоролошки извештај или прогноза доступна вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од плус 10° C у току лета, осим ако сваки члан посаде носи одело за преживљавање.

JAR OPS 3.830 Сплавови за спасавање и ELT за преживљавање за продужене летове изнад воде

(Види AMC OPS 3.830)

- (а) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером изнад воде на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења када лети с перформансама класе 1 или 2,

или 3 минута времена летења при нормалној брзини крстарења када лети с перформансама класе 3 ако не носи:

- (1) У случају да хеликоптер превози мање од 12 лица, најмање један сплав за спасавање номиналног капацитета који није мањи од највећег броја лица у хеликоптеру;
- (2) У случају да хеликоптер превози више од 11 лица најмање два сплава за спасавање довољних да заједно прихвате сва лица која могу да се превозе хеликоптером. Ако је један сплав за спасавање највећег номиналног капацитета изгубљен, капацитет преоптерећења преосталог (преосталих) сплав мора да буде довољан да прихвати сва лица са хеликоптера (Види АМС OPS 3.830(a)(2));
- (3) Захтева се најмање један предајник локације за преживљавање (*ELT*) за сваки сплав за спасавање који се носи, способан да предаје на фреквенцијама за случај опасности предвиђеним у Додатку 1 уз JAR OPS 3.830(a)(3));
- (4) Осветљење излаза за случај опасности; и
- (5) Опрему за спасавање која укључује средства за преживљавање која одговарају за планирани лет.

JAR OPS 3.835 Опрема за преживљавање
(Види IEM OPS 3.835)

Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером у подручјима где би трагање и спасавање могло да буде посебно отежано осим ако је хеликоптер нема следећу опрему:

- (a) Сигнална пиротехничка опрема описана у *ICAO*, Анекс 2;
- (б) Најмање један предајник локације за преживљавање (*ELT*) способан да предаје на фреквенцијама за случај опасности предвиђеним у Додатку 1 уз JAR OPS 3.830(a)(3), (види и АМС OPS 3.830(a)(3)); и
- (в) Додатну опрему за преживљавање за руту којом се лети узимајући у обзир број лица у хеликоптеру (види АМС OPS 3.835(c)).

JAR OPS 3.837 Додатни захтеви за хеликоптере који лете на/с хеликоптерских платформи које се налазе у неприступачном морском подручју (као што је дефинисано у JAR-OPS 3.480(a)(13)(ii)(A))

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером на/с хеликоптерских платформи које се налазе у неприступачном морском подручју на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења, који су подршка или су у вези с експлоатацијом минералних ресурса на мору (укључујући гас), осим ако:
 - (1) Када метеоролошки извештај или прогноза доступна вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од плус 10° С у току лета или када предвиђено време спасавања прелази предвиђено време преживљавања, или када је планирано да се лет обавља ноћу, сва лица на хеликоптеру носе одела за преживљавање (види IEM OPS 3.827);
 - (2) Сви сплавови за спасавање који се носе у складу с JAR-OPS 3.830 су уграђени тако да могу да се користе у морским условима у којима су карактеристике хеликоптера за слетање на воду, плутање и једрење

- процењене у циљу усаглашавања за захтевима за слетање на воду приликом сертификације (Види IEM OPS 3.837(a)(2));
- (3) Хеликоптер је опремљен системом за осветљење с независним напајањем за осветљење кабине ради лакше евакуације хеликоптера;
 - (4) Сви излази за случај опасности, укључујући излазе за случај опасности за посаду, и средства за отварање су упадљиво означени за вођење лица у хеликоптеру која користе излазе по дневном светлу или мраку. Ознаке мора да буду такве да остану видљиве ако се хеликоптер преврне или потоне.
 - (5) Сва врата која нису одбацива а која су одређена као излази у случају опасности при слетању на воду имају средства за обезбеђење у отвореном положају тако да не ометају напуштање хеликоптера у свим условима мора до максималних за које се захтева да се процене за слетање на воду и плутање;
 - (6) Сва врата, прозори или други отвори у путничкој кабини одобрени од ваздухопловних власти као погодни за напуштање под водом, су опремљена да могу да се користе у случају опасности;
 - (7) Прслуци за спасавање се носе сво време, осим ако путник или члан посаде носи интегрално одело за преживљавање које задовољава комбиноване захтеве одела за преживљавање и прслука за спасавање који је прихватљив за ваздухопловне власти.

JAR OPS 3.840 Хеликоптери одобрени за летове на води – разна опрема

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове на води хеликоптером који је одобрен за летове на води ако нема следећу опрему:
 - (1) Морско сидро и другу опрему неопходну да олакша везивање, сидрење и маневрисање ваздухопловом на води, које одговара његовој величини, тежини и карактеристикама опслуживања, и
 - (2) Опрему за производњу звучних сигнала предвиђених међународним прописима за спречавање судара на мору, где је примењиво.

JAR OPS 3.843 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – Слетање на воду

- (a) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с перформансама класе 1 или 2 изнад воде у неприступачном окружењу на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења ако хеликоптер није конструисан за слетање на воду или одобрен у складу с одредбама за слетање на воду.
- (б) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с перформансама класе 1 или 2 изнад воде у неприступачном окружењу на удаљеностима од копна која одговара удаљености већој од 10 минута времена летења при нормалној брзини крстарења ако хеликоптер није конструисан за слетање на воду или одобрен у складу с одредбама за слетање на воду или опремљен опремом за плутање у случају опасности.
- (в) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с перформансама класе 1 или 2 када полеће или слеће изнад воде ако хеликоптер није конструисан за слетање на воду или одобрен у складу с одредбама за слетање на воду или опремљен опремом за плутање у случају опасности. (Види IEM OPS 3.843(c)). Осим када, у циљу смањења изложености, слетање или полетање с HELMS оперативног подручја које се налази у насељеном окружењу обавља изнад воде – ако ваздухопловна власт не захтева другачије.

- (г) Авио-превозник не сме да обавља летове хеликоптером с перформансама класе 3 изнад воде на удаљености од копна већој од удаљености за сигурно принудно слетање ако хеликоптер није конструисан за слетање на воду или одобрен у складу с одредбама за слетање на воду или опремљен опремом за плутање у случају опасности.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.715/3.720

Уређаји за бележење података о лету – 1 и 2 – Списак параметара који мора да се бележе

Табела А – Хеликоптери с највећом одобреном масом на полетању од 7000 кг или мањом

Бр.	Параметар
1	Време или релативно мерење времена
2	Висина по притиску
3	Индикована ваздушна брзина
4	Курс
5	Нормално убрзање
6	Нагиб око попречне осе
7	Нагиб око уздужне осе
8	Ручно активирање радио станице
9	Снага сваког мотора (брзина слободне турбине и моменат мотора)/положај команде снаге у пилотској кабини (ако је примењиво)
10а	Брзина главног ротора
10б	Кочница ротора (ако је уграђена)
11	Примарне команде лета – унос пилота и излазни положај команде (ако је примењиво)
11а	Нагиб колектора
11б	Уздужни циклични нагиб
11с	Попречни циклични нагиб
11д	Педала репног ротора
11е	Контролисани стабилизатор
11ф	Изабрана хидраулика
12	Упозорења
13	Температура спољашњег ваздуха
14	Статус употребе аутопилота
15	Употреба система додатне стабилности

Табела Ц – Хеликоптери опремљени системима електронских приказивача

С	Параметар
6	Изабрано постављање барометра (свако пилотско место)
7	Изабрана висина
8	Изабрана брзина
9	Изабран махов број
10	Изабрана вертикална брзина
11	Изабрани курс
12	Изабрана путања лета
13	Изабрана висина одлуке
14	Формат EFIS приказа
15	Више функцијски / мотор / формат приказа упозорења

Табела Б – Хеликоптери с највећом одобреном масом на полетању већом од 7000 kg

Бр.	Параметар
1	Време или релативно мерење времена
2	Висина по притиску
3	Индикована ваздушна брзина
4	Курс
5	Нормално убрзање
6	Нагиб око попречне осе
7	Нагиб око уздужне осе
8	Ручно активирање радио станице
9	Снага сваког мотора (брзина слободне турбине и моменат мотора)/положај команде снаге у пилотској кабини (ако је примењиво)
10a	Брзина главног ротора
10b	Кочница ротора (ако је уграђена)
11	Примарне команде лета – унос пилота и излазни положај команде (ако је примењиво)
11a	Нагиб колектора
11b	Уздужни циклични нагиб
11c	Попречни циклични нагиб
11d	Педала репног ротора
11e	Контролисани стабилизатор
11f	Изабрана хидраулика
12	Низак притисак хидро системе
13	Температура спољашњег ваздуха
14	AFCS мод и статус употребе
15	Употреба система додатне стабилности
16	Притисак уља главног стајног трапа
17	Температура уља главног стајног трапа
18	Скретање око вертикалне осе и убрзање око вертикалне осе
19	Сила оптерећења сајле (ако је инсталирано)
20	Лонгитудинално убрзање (уздужна оса)
21	Латерално убрзање
22	Радио висина
23	Вертикално одступање од сигнала (ILS раван понирања или MLS висина)
24	Хоризонтално одступање од сигнала (ILS локалајзер или MLS азимут)
25	Прелетање радио маркера
26	Упозорења
27	Резервисано (препоручује се ДМЕ удаљеност)
28	Резервисано (препоручују се навигациони подаци)
30	Стајни трап или положај селектора стајног трапа

Додатак 1 JAR-OPS-у 3.775**Додатни кисеоник за хеликоптере који нису под притиском**

Табела 1

(а)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И ВИСИНА ПО ПРИТИСКУ
1. Сва лица на седиштима у пилотској кабини на дужностима у пилотској кабини	Сво време лета на висини по притиску изнад 10000 стопа.
2. Сви захтевани чланови кабинске посаде	Сво време лета на висини по притиску изнад 13000 стопа и у току било ког периода дужег од 30 минута на висини по притиску изнад 10000 стопа али не већој од 13000 стопа.
3. 100% путника (види напомену)	Сво време лета на висини по притиску изнад 13000 стопа.
4. 10% путника (види напомену)	Сво време лета након 30 минута на висини по притиску изнад 10000 стопа али не изнад 13000 стопа.

Напомена: У овој табели израз “путници” означава путнике који се стварно превозе и укључује бебе старости до 2 године.

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.830**Предајник локације за случај опасности (ELT)****(Види JAR-OPS 3.380 и JAR-OPS 3.835)**

- (а) Сви *ELT* мора да буду способни да истовремено предају на 121.5 MHz и 406 MHz, да буду кодирани у складу с *ICAO* Анексом 10 и регистровани код националне агенције одговорне за покретање трагања и спасавања или друге овлашћене агенције.

ОДЕЉАК Л – КОМУНИКАЦИОНА И НАВИГАЦИОНА ОПРЕМА

JAR-OPS 3.845 Општи увод (Види IEM OPS 3.845)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди лет не започне уколико комуникациона и навигациона опрема која се захтева овим пододељком није :
- (1) Одобрена и уграђена у складу са захтевима који су примењиви на ту опрему, укључујући минималне стандарде перформанси, као и захтеве са становишта летења и пловидбености;
 - (2) Уграђена на начин да отказ било којег појединачног уређаја захтеваног у сврху комуникације или навигације, или обе, неће резултирати отказом неког другог уређаја потребног за комуникацију или навигацију.
 - (3) У оперативном стању за врсту лета који се обавља осим као што је наведено у MEL (JAR-OPS 3.030); и
 - (4) Распоређена на начин да ако опрему користи један члан посаде са свог месту у току лета, она мора да буде лако доступна са његовог места. Када се за поједини део опреме захтева да га користи више чланова летачке посаде тај део мора да буде уграђен на начин да је лако доступан са било којег места са којег се захтева употреба тог дела.
- (б) Стандарди минималних перформанси за комуникациону и навигациону опрему су или прописани у примењивим наредбама заједничког техничког стандарда (*JTSO*) како је пак наведено у JAR-TSO-у осим ако другачији стандарди перформанси опреме нису прописани у правилницима за летење или пловидбеност. Комуникациона и навигациона опрема која удовољава конструкционим и спецификацијама перформанси другачијим од оних прописаних у *JTSO* на дан увођења JAR-OPS могу и даље да остану у употреби, или остати уграђени, уколико додатни захтеви нису прописани овим пододељком. Комуникациона и навигациона опрема која је већ одобрена не мора да задовољава ревидиран *JTSO* или ревидираним спецификацијама, другачијим од *JTSO*, осим уколико није прописан ретроактиван захтев.

JAR-OPS 3.845 Радио опрема

- (a) Авио-превозник неће да обавља летове хеликоптером ако није опремљен радио опремом потребном за врсту лета који обавља.
- (б) Када се овим пододељком захтевају два независна (одвојена и потпуна) радио система, сваки систем мора да има независну антену, осим када се ради о чврсто подупртој не-жичаној антени или другим антенама једнаке поузданости, када се захтева се само једна антена.
- (в) Радио комуникациона опрема за коју се захтева да буде у складу са параграфом (a) мора такође да обезбеди комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за ванредне ситуације 121,5 MHz.

JAR-OPS 3.855 Аудио селектор

Авио-превозник неће да обавља *IFR* летове хеликоптером уколико хеликоптер није опремљен аудио селектором који је доступан сваком захтеваном члану летачке посаде.

JAR-OPS 3.860 Радио опрема за *VFR* летове на рутама на којима се лети према видљивим оријентирима на земљи

Авио-превозник неће да обавља *VFR* летове на рутама којима може да се лети помоћу видљивих оријентира на земљи уколико хеликоптер није опремљен радио опремом (комуникационом опремом и опрема *SSR* транспондера) неопходном да у уобичајеним оперативним условима испуни следеће :

- (а) Комуникација са одговарајућим земаљским станицама;
- (б) Комуникација са одговарајућим службама контроле летења са било које тачке у контролисаном ваздушном простору унутар којег се планира лет ;
- (в) Пријем метеоролошких информација; и
- (г) Када је обавезно према захтевима ваздушног простора, одговор на *SSR* питања са транспондером за извештавање о висини по притиску који се користи у складу са *ICAO* Анекс 10, Књига IV.

JAR-OPS 3.865 Комуникациона и навигациона опрема за *IFR* летове или *VFR* летове на рутама на којима се не лети према видљивим оријентирима на земљи

(Види АМС OPS 3.865)

- (а) Авио-превозник неће да одабавља *IFR* летове, нити *VFR* летове хеликоптером на рутама на којима се не лети према видљивим оријентирима на земљи уколико хеликоптер није опремљен радио опремом (комуникационом опремом и опрема *SSR* транспондера) и навигационом опремом у складу са захтевима контроле летења у подручју (подручјима) летења.
- (б) Радио опрема. Авио-превозник ће да обезбеди да се радио опрема састоји најмање од:
 - (1) Два независна радио комуникациона система неопходна у уобичајеним оперативним условима за комуникацију са одговарајућом земаљском станицом са било које тачке на рути укључујући скретања са руте; и
 - (2) Када је обавезно према захтевима ваздушног простора, транспондера за извештавање о висини по притиску који се користи у складу са *ICAO* Анекс 10, Књига IV.
- (в) Навигациона опрема. Авио-превозник ће да обезбеди да навигациона опрема:
 - (1) Обухвата најмање :
 - (i) два независна навигациона уређаја одговарајућа за руту / подручје у којем се лети;
 - (ii) уређај за прилаз који одговара одредишним и алтернативним хелидромима;
 - (iii) систем за просторну навигацију када се просторна навигација захтева за руту / подручје у којем се лети;
 - (iv) Два *VOR* система за пријем на било којој рути, или делу руте, где се навигација базира само на *VOR* сигнаlima; и
 - (v) Два *ADF* система на било којој рути, или делу руте, где се навигација базира само на *NDB* сигнаlima, или

- (2) Задовољава захтеване навигационе перформансе - *RNP* за летове у ваздушном простору на који се односе. (Види и IEM OPS 3.243).
- (г) Авио-превозник може да лети хеликоптером који није опремљен навигационом опремом која је специфицирана у тачки (тачкама) (в)(1)(iv) и/или (в)(1)(v) у претходном тексту, под условом да је опремљен алтернативном опремом која је одобрена од ваздухопловних власти за руту / подручје у којем лети. Поузданост и прецизност алтернативне опреме мора да омогући сигурну навигацију на планираној рути.
- (д) Авио-превозник ће да обезбеди да *VHF* комуникациона опрема, *ILS* локалајзер и *VOR* пријемници уграђени у хеликоптерима који лете према *IFR* су типа који је одобрен као тип који задовољава *FM* стандарде имунитета (види ACJ OPS 3.865(e)).
- (ђ) Када је неисправан највише један део опреме која специфицирана под (а) у тренутку када хеликоптер треба да полети, хеликоптер може без обзира на то да полети ако:
- (1) Није у разумној мери изводива оправка или замена тог дела пре започињања лета; и
 - (2) Хеликоптер није обавио више од једног лета од тренутка када је установљено да је део неисправан; и
 - (3) Вођа ваздухоплова се уверио да, узимајући и обзир последње расположиве податке о рути / подручју и хелипорту који ће се користити (укључујући било какво планирано одступање) и временске услове који ће вероватно владати, лет може да се обави сигурно и у складу са било којим битним захтевом о одговарајућем ограничењу контроле летења.

JAR-OPS 3.870 Намерно остављено празно

ОДЕЉАК М – ОДРЖАВАЊЕ ХЕЛИКОПТЕРА

JAR- OPS 3.875 Опште

- (a) Авио-превозник не сме да користи хеликоптер ако га не одржава и предаје на употребу организација која је на одговарајући начин одобрена/прихваћена у складу с Правилником европске комисије бр. 2042/2003, Део 145, осим предполетних прегледа за које није неопходно да их обавља организација сертифицирована по делу -145.

- (б) Захтеви у погледу сталне пловидбености хеликоптера који треба да се усагласе с захтевима сертификације из члана JAR-OPS 3.180 су они који су утврђени у Правилнику европске комисије бр. 2042/2003, Део М (у даљем тексту Део М)

Остатак овог одељка је повучен због примене одлуком европске комисије бр. 2042/2003, Део-М.

ОДЕЉАК Н – ЛЕТАЧКА ПОСАДА

Напомена 1: Овај пододељак се позива на JAR-FCL. У овом случају треба да се нагласи да ће се пре него што JAR-FCL буде примењен, примењивати одговарајући национални прописи из области ваздухопловства.

Напомена 2: Када се год у овом подделу тражи коришћење симулатора или синтетичких уређаја за обуку они ће се одобравати у складу са захтевима JAR-STD.

JAR-OPS 3.940 Састав летачке посаде

(а) Авио-превозник мора да обезбеди:

- (1) да је састав и број чланова летачке посаде на додељеним функцијама у сагласности, и не мањи од минималног броја одређеног у летачком приручнику хеликоптера ;
- (2) да летачка посада укључује додатне чланове летачке посаде када то захтева врста лета и њихов број није мањи од броја прописаног у оперативном приручнику;
- (3) да сваки члан летачке посаде поседује одговарајућу важећу дозволу прихватљиву за надлежни орган и да је одговарајуће квалификован и компетентан за обављање дужности које су му додељене;
- (4) да су утврђени поступци, прихватљиви за надлежни орган како би се спречило да се планира заједничко летење неискусних чланова летачке посаде(видети АМС OPS 3.940(а)(4));
- (5) да је један пилот међу члановима летачке посаде, именован за вођу ваздухоплова, који може да преда управљање летом другом одговарајуће квалификованом пилоту;
- (6) када се користе услуге чланова летачке посаде који раде самостално и/или су спољни сарадници или раде делимично радно време, треба да осигура да сви захтеви одељка Н буду задовољени;
- (7) чланови посаде који су запослени као вође ваздухоплова, треба да заврше почетни курс за управљање ресурсима посаде-CRM пре него започну обављање линијских летења без надзора.

(б) *Пилоти* . Авио-превозник мора да обезбеди:

- (1) да вође ваздухоплова и копилоти на *IFR* летовима имају важеће овлашћење за инструментално летење, осим што имаоци пилотске дозволе могу да лете *VMC* ноћу, под условом да су одговарајуће квалификовани за такве околности , ваздушни простор и услове у којима се летење одвија. Захтев за квалификације мора да се унесу у оперативни приручник и мора да буду прихватљиви за надлежне власти. (види IEM JAR-OPS 3.940(b)(1)).
- (2) За *IFR* летове хеликоптерима са максимално одобреном конфигурацијом путничких седишта више од 9:
 - (i) минималну летачку посаду чине два квалификована пилота; и
 - (ii) вођа ваздухоплова поседује важећу дозволу транспортног пилота хеликоптера АТPL (Н).
- (3) За летове хеликоптерима са максималном одобреном конфигурацијом седишта више од 19:
 - (i) минималну летачку посаду чине два квалификована пилота; и
 - (ii) вођа ваздухоплова поседује ваљану дозволу пилота за ваздушни превоз хеликоптером АТPL (Н).

- (в) Хеликоптери који нису покривени тачкама (б)(2) и (б)(3) из претходног текста може да управља један пилот под условом да су задовољени захтеви у Додатку 1. JAR-OPS 3.490(в).

JAR-OPS 3.943 Почетна обука авио-превозника за управљање ресурсима посаде хеликоптера - CRM

(види ACJ број 1 JAR-OPS 3.943)

(види ACJ број 2 JAR-OPS 3.943)

- (а) Ако члан летачке посаде није претходно завршио почетну обуку о управљању ресурсима посаде (CRM) (било да се ради о ново запосленим или постојећем особљу) , авио-превозник ће да обезбеди да сваки члан летачке посаде заврши почетну обуку оуправљању ресурсима посаде (CRM). Ново запослени треба да заврше почетну обуку о управљању ресурсима посаде (CRM) у току прве године рада код авио-превозника.
- (б) Почетну обуку мора да врши одговарајуће квалификовано особље (види ACJ -1 OPS 3.943).
- (в) Почетна CRM обука обављаће се у складу са детаљним програмом обуке који је укључен у Оперативни приручник, и који мора да обухвата најмање следеће:
- (1) Људска грешка и поузданост, ланац грешака, спречавање и откривање грешака;
 - (2) Компанијска култура сигурности, стандардне оперативне процедуре (Standard Operatin Procedur-SOP), организациони чиниоци;
 - (3) Стрес, управљање стресом, умор и будност;
 - (4) Прикупљање и обрада података, свесност ситуације, управљање радним оптерећењем;
 - (5) Доношење одлука;
 - (6) Комуникација и координација унутар и изван пилотске кабине;
 - (7) Лидерство, тимско понашање, синергија;
 - (8) Аутоматизација и филозофија коришћења аутоматизације (ако је примењиво за тип хеликоптера);
 - (9) Специфичне разлике које се односе на типове;
 - (10) Проучавање случајева;
 - (11) Додатне области које захтевају додатну пажњу, како је препознато програмом за спречавања несрећа, и сигурност летења (види JAR –OPS 3.037).

JAR-OPS 3.945 Обука за конверзију и провера

(видети AMC OPS 3.945)

(видети IEM OPS 3.945)

(видети ACJ број 1 JAR-OPS 3.945)

(видети ACJ број 2 JAR-OPS 3.943)

- (а) Авио-превозник мора да осигура:
- (1) да је члан летачке посаде завршио обуку за овлашћење за летење на типу хеликоптера која задовољава захтеве JAR-FCL при преласку са једног на други тип хеликоптаера за који се захтева ново овлашћење за тип;
 - (2) да члан летачке посаде заврши обуку авио-превозиоца за конверзију пре започињања летења на линијама без надзора:

- (i) када прелази на хеликоптер за који је потребно ново овлашћење за тип ;
 - (ii) када мења превозиоца;
 - (3) да обуку за конверзију спроводи одговарајуће квалификовано особље у складу са програмом обуке укљученим у оперативни приручник;
 - (4) да обим обуке који захтева обука за конверзију авио-превозиоца буде одређен након разматрања претходне обуке члана летачке посаде као што је забележено у његовим записима о обуци, прописаним у JAR-OPS 3.985;
 - (5) да минимални стандарди захтеваних квалификација и искуства чланова летачке посаде пре обуке за конверзију буду утврђени у Оперативном приручнику;
 - (6) да сваки члан летачке посаде обави провере захтеване у JAR-OPS 3.965 (б) као и провере захтеване у JAR-OPS 3.965(г) пре започињања летења на линији под надзором;
 - (7) да након завршетка летења на линији под надзором спроведе проверу, захтеване у JAR-OPS 3.965(в);
 - (8) када једном започне обуку превозиоца за нови тип, члан летачке посаде не обавља летачке дужности на другом типу док се обука не заврши или прекине ако другачије није одобрио надлежни орган (види IEM OPS 3.945(a)(8)) ; и
 - (9) Елементи *CRM* обуке укључени су у обуку за конверзију (ACJ-1 OPS 3.943 и ACJ-2 OPS 3.493 и ACJ OPS 3.945 (a) (9) и IEM OPS и IEM OPS 3.945(a)(9)).
- (б) У случају промене типа хеликоптера, провера захтевана у JAR-OPS 3.965(б) може да буде комбинована са провером за овлашћење за тип како се захтева у JAR-FCL.
- (ц) Обука авио-превозиоца за конверзију и обука за овлашћење на типу (Type Rating) захтевана у JAR-FCL, могу да буду комбиновани.

JAR-OPS 3.950 Обука за разлике и обука за упознавање

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да члан летачке посаде заврши:
- (0) обуку за разлике које захтевају додатно знање и обучавање на одговарајућем уређају за обуку :
 - (ii) када лети на варијанти хеликоптера на којем већ лети; или
 - (iii) при значајној промени опреме и/или поступака на типовима или аријантама на којима већ лети;
 - (2) обуку за упознавање која захтева додатна знања:
 - (i) када лети на другом хеликоптеру истог типа; или
 - (ii) при значајној промени опреме и/или поступака на типовима или варијантама на којима већ лети;
- (б) Авио-превозник мора да одреди у оперативном приручнику када се захтева обука за разлике или упознавање.

JAR-OPS 3.955 Унапређење у вођу ваздухоплова - капетана (види Додатак 1 JAR-OPS 3.955)

- (а) Пилот који се унапређује у капетана треба да заврши одговарајућу обуку за капетана:

- (б) Авио-превозник мора да наведе у оперативном приручнику минимум искуства за унапређење у капетана из компаније или за оне који у компанију долазе као капетани;

JAR-OPS 3.960 Вође ваздухоплова - капетани - минимални захтеви за квалификације

- (а) Минимални захтеви за квалификације су:

- (1) Дозвола транспортног пилота хеликоптера *CPL (H)* или:
- (2) Дозвола професионалног пилота хеликоптера *-CPL(H)* под условом да :
 - (i) При обављању операција по правилима инструменталног летења (*IFR*) вођа ваздухоплова мора да има најмање 700 сати укупног времена летења хеликоптером што укључује 300 сати летења на месту првог пилота (у складу са JAR-FCL) и 100 сати *IFR* летења. 300 сати на месту првог пилота може да се замени са сатима на месту копилота по принципу 2 за 1 под условом да су ти сати стечени према концепту посаде са два пилота како је утврђено у оперативном приручнику ;
 - (ii) За *VMC* летове ноћу, капетан, без важећег овлашћења за инструментално летење, има 300 сати укупног летења на хеликоптерима што укључује 100 сати на месту првог пилота и 10 сати ноћног летења;

JAR-OPS 3.965 Периодична обука и провера

(видети Додатке 1 и 2 JAR-OPS 3.965)

(видети ACJ-број1 JAR OPS 3.943

Видети ACJ-број 2 JAR OPS 3.943)

(видети AMC OPS 3.965)

(видети IEM OPS 3.965)

- (а) *Opinte* - Авио-превозник мора да обезбеди:

- (1) да сваки члан летачке посаде обави периодичну обуку и проверу и да та обука и провера одговара типу или варијанти хеликоптера на којем члан летачке посаде лети;
- (2) да је програм периодичне обуке и провере утврђен у оперативном приручнику и одобрен од ваздухопловних власти;
- (3) да периодичну обуку спроводи следеће особље:
 - (i) обуку за обнову знања на земљи – одговарајуће квалификовано особље;
 - (ii) обуку у хеликоптеру/симулатору летења – инструктор за обуку за овлашћење на типу - *TRI*, или инструктор летења - *FI* са оговарајућим овлашћењем за летење на типу, или у случају да симулатор летења задовољава, *Synthetic Flight Instructor (SFI)* под условом да ови инструктори испуњавају захтеве превозиоца у погледу искуства и знања довољних за спровођење обуке наведене у тачкама (а)(1)(i)(A) и (B) у Додатку 1 JAR-OPS 3.965;
 - (iii) обуку за руковање опремом за ванредне ситуације – одговарајуће квалификовано особље; и
 - (iv) обуку за управљањересурсима посаде (*CRM*) – одговарајуће квалификовано особље;

- (4) Периодичне провере спроводи следеће особље:
- (i) *компанијску проверу стручности* - испитивач за овлашћење на типу *TRE*, или испитивач *FE*, са одговарајућим овлашћењем за тип, или испитивач на синтетичким средствима за летење *SFE* ако је провера обављена на симулатору летења који је одобрен у те сврхе; и
 - (ii) *линијске провере* – од стране одговарајуће обучених вођа ваздухоплова –капетана (обучених за процену *CRM* вештина (видети *ACJ-2 OPS 3.943* параграф 4)), које је именовано авио-превозник а који су прихватљиви за ваздухопловну власт;
- (б) *Провера стручности од стране авио-превозника:*
- (1) Авио-превозник мора да осигура:
 - (i) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности ради показивања способности у извођењу нормалних, абнормалних поступака и поступака у ванредним ситуацијама;
 - (ii) да провера буде обављена без спољних визуелних оријентира када се од члана летачке посаде захтева да лете по *IFR*;
 - (2) рок важности провере стручности од стране оператора је шест календарских месеци, додатих на преостали део месеца издавања. Ако се издаје у току последња три календарска месеца важности претходне провере стручности, рок важности продужиће се од датума издавања до шест календарских месеци од датума истека претходне провере стручности. Да би члан посаде без овлашћења за инструментално летење, могао да обавља *VMC* летове ноћу, мора да обави проверу стручности у ноћним условима. Због тога се свака друга провера стручности мора да се спроводи ноћу.
- (в) *Линијска провера* - авио-превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде обави линијску проверу на хеликоптеру у циљу приказивања способности у обављању нормалног линијског летења описаног у оперативном приручнику. Рок важности линијске провере је дванаест календарских месеци, додатих на преостали део месеца издавања. Ако је издата током последња три календарска месеца важности претходне линијске провере, рок важности продужиће се од датума издавања до дванаест календарских месеци од датума истека претходне линијске провере.
- (г) *Обука заруковање опремом за ванредне ситуације* – авио-превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде обави обуку и проверу о локацији и употреби целокупне опреме за ванредне ситуације која се налази у хеликоптеру. Рок важности линијске провере је дванаест календарских месеци, додатих на преостали део месеца издавања. Ако се издаје током последња три календарска месеца важности претходне провере руковања опремом за ванредне ситуације, рок важности продужиће се од датума издавања до дванаест календарских месеци од датума истека претходне провере.
- (д) *Управљање ресурсима посаде* - авио-превозник мора да осигура:
- (0) су елементи *CRM* уграђени у све одговарајуће фазе периодичне обуке, и

- (0) да сваки члан летачке посаде заврши специфичну модуларну *CRM* обуку. Све главне теме почетне *CRM* обуке мора да буду обухваћене у току периода не дужег од 3 године.
- (ђ) *Обука на земљи и обнављање* - авио-превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде заврши обуку на земљи и обнављање најмање сваких 12 календарских месеци. Ако је обука изведена током 3 календарска месеца пре истека периода од 12 календарских месеци, следећа обука на земљи и обнављање мора да буде завршена у року од 12 календарских месеци од првобитног датума истека претходне обуке на земљи и обнављања.
- (е) *Обука на хеликоптеру/симулатору летења* - авио-превозник мора да осигура да сваки члан летачке посаде прође обуку на хеликоптеру/симулатору летења најмање сваких дванаест календарских месеци. Ако је обука изведена током три календарска месеца пре истека периода од дванаест календарских месеци, следећа обука на хеликоптеру/симулатору летења мора да буде завршена у току дванаест календарских месеци од првобитног датума истека претходне обуке на хеликоптеру/симулатору летења.

JAR-OPS 3.968 Квалификованост пилота за летење са било којег пилотског седишта

(видети Додатак 1 JAR-OPS 3.968)

(видети АМС-OPS 3.965)

(видети IEM- OPS 3.965)

- (а) Авио-превозник мора да осигура:
- (1) да пилот који може да буде одређен да лети на било којем пилотском седишту успешно заврши одговарајућу обуку и проверу; и
 - (2) да програм обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и да је прихватљив за ваздухопловне власти.

JAR-OPS 3.970 Скорашње искуство

- (а) Авио-превозник мора да осигура да , осим као што је дозвољено у тачки (б) доле :
- (1) Пилот не лети хеликоптером ако није обавио најмање 3 полетања, три круга и три слетања као пилот хеликоптера истог типа, или на симулатору летења за хеликоптер истог тип који се користи, у току претходних 90 дана.
 - (2) За *IMC* летове ноћу:
 - (i) Пилот без важећег овлашћења за инструментално летење обавио је најмање три полетања, три круга, и три слетања ноћу у току претходних 90 дана. Ово искуство се може стећи на симулатору - *STD*.
 - (ii) Пилот са важећим овлашћењем за инструментално летење задовољава захтеве за скорашњим искуством ноћног летења ако је обавио најмање три инструментална прилаза у току претходних 90 дана. Ово искуство се може стећи на симулатору - *STD*.
- (б) Период од 90 дана прописан у тачки (а) у претходном тексту може да се продужи до највише 120 дана за летење на линији под надзором одређеног капетана.

JAR-OPS 3.975 Квалификованост и компетентност пилота за руту /улогу /подручје
(видети AMC-OPS 3.975)

- (а) Авио-превозник мора да осигура да, пре него што је одреди пилота за вођу ваздухоплова или за пилота којем вођа ваздухоплова може да препусти обављање лета, на рути, у одређеној улози или подручју, мора да стекне одговарајуће знање о рути на којој треба да лети и о хелипортима (укључујући алтернативна), уређајима и поступцима које треба да користи.
- (б) Период важности квалификација и компетенција пилота за руту/улогу/подручје мора да буде дванаест календарских месеци додатих на преостали део:
 - (1) месеца квалификације; или
 - (2) месеца последњег лета на одређеној рути, у улози или подручју.
- (в) Квалификованост и компетентност за руту/улогу/подручје биће обновљено летењем на рути, у улози или на подручју у периоду прописаног у ставу (б) горе.
- (д) Ако се важност обнови током последња три календарска месеца важности претходне квалификације за руту/улогу/подручје, период важности ће се продужити од датума обнове до 12 календарских месеци од датума истека претходне квалификације за руту/улогу/подручје.

JAR-OPS 3.978 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.980 Летења на више од једног типа или варијанте
(видети Додатак 1 JAR-OPS 3.980)

- (а) Авио-превозник мора да осигура да члан летачке посаде не лети на више од једног типа или варијанти хеликоптера, осим ако:
 - (1) члан летачке посаде је компетентан за то; и
 - (2) одговарајуће процедуре, одобрене од надлежних власти укључене су у оперативни приручник.

JAR-OPS 3.985 Записи о обуци
(видети IEM OPS 3.985)

- (а) Авио-превозник мора:
 - (1) да чува записе о свим обукама, проверама и квалификацијама прописаних у JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 и 3.975 за сваког члана летачке посаде; и
 - (2) да омогући приступ записима о свим обукама за конверзију и периодичних обука и провера, на захтев, члану летачке посаде о којем се ради.

Додатак JAR-OPS 3. 3.940 (в)

IFR летови или ноћни летови са једним пилотом

- (а) Хеликоптером наведеним у JAR-OPS 3.940(с) може да лети један пилот у IFR или ноћу када су задовољени следећи захтеви:

- (0) Авио-превозник мора да у оперативи приручник укључи програме обуке за конверзију и периодичну обуку за летове с једним пилотом;
- (1) Обука и скорашње искуство. Пажња мора да се посвети процедурама у пилотској кабини, посебно у погледу :
 - (i) Управљања моторима и поступака у ванредним ситуацијама;
 - (ii) Употреба нормалних, абнормалних и листа провера и листа провера у ванредним ситуацијама;
 - (iii) АТС комуникација;
 - (xii) Процедуре у пилотској кабини у вези са полетањем и прилажењем;
 - (xiii) Управљање аутопилотом, ако је примењиво; и
 - (xiv) Поједностављена документација у току лета;
- (2) Периодичне провере које захтева JAR-OPS 3.965 мора да се обављају у улози јединог пилота на одређеном типу хеликоптера у окружењу које одговара врсти лета;
- (3) Пилот треба да задовољи захтеве за минималним квалификацијама за капетана у складу са JAR-OPS 3.960.
- (4) За *IFR* летове, пилот треба да има следеће искуство:
 - (i) 25 сати укупног *IFR* летачког искуства у одговарајућем оперативном окружењу;
 - (ii) 25 сати летачког искуства на одређеном типу хеликоптера, одобреном за *IFR* летове с једним пилотом, од чега 10 сати у улози капетана или капетана под надзором, укључујући 5 сектора *IFR* линијских летова под надзором користећи процедуре за летење с једним пилотом;
 - (iii) Минимално захтевано скорашње искуство за пилота који обавља *IFR* летове с једним пилотом мора да буде 5 *IFR* летова, укључујући 3 инструментална прилаза, изведених у току претходних 90 дана на хеликоптеру који је одобрен, у улози јединог пилота. Овај захтев може да се замени провером *IFR* инструменталног прилаза инструмената на хеликоптеру или на *STD*.

Додатак 1 JAR OPS 3.955

Унапређење у капетана

- (a) Обука за унапређење
 - (1) Курс за капетане који се захтева у JAR-OPS 3.955(a) мора да се наведе у оперативном приручнику и треба да садржи најмање следеће:
 - (i) Обуку на симулатору летења (укључујући линијски оријентисану летачку обуку и/или летачку обуку летења која укључује проверу стручности у летењу у улози капетана;
 - (ii) Одговорности капетана према авио-превознику;
 - (iii) Обуку на линији у улози капетана под надзором. Захтева се најмање 10 сати укључујући најмање 10 сектора за пилоте који су већ овлашћени за тај тип хеликоптера;

- (iv) Обављену проверу на линији у улози капетана и квалификованост за руте / улогу / подручје.
 - (v) За прво унапређење у капетана обука такође мора да укључује CRM. (Види ACJ-1 OPS 3.943).
- (2) Комбинована обука за унапређење и конверзију. Ако пилот прелази с једног типа или варијанте хеликоптера на други у току унапређивања у капетана:
- (i) Обука за капетана такође мора да укључи и обуку за конверзију у складу са JAR OPS 3.945.
 - (ii) Захтеваће се додатни сектори за прелазак пилота на нови тип хеликоптера.

Додатак 1 JAR-OPS 3.965

Периодична обука и провера – пилоти

(видети IEM додатку 1 JAR OPS 3.965)

(видети ACJ-Но. 1 JAR-OPS 3.943)

(видети ACJ-Но. 2 JAR-OPS 3.943)

(видети IEM OPS 3.965)

(a) *Периодична обука* – периодична обука мора да обухвата:

- (1) *програм обуке на земљи и обуке обнављања:*
 - (i) програм обуке на земљи и обуке обнављања мора да садржи:
 - (A) хеликоптерске системе;
 - (B) оперативне поступке и захтеве, укључујући поступке одлеђивања и спречавања залеђивања,
 - (B) онеспособљеност пилота;
 - (Г) преглед несрећа/незгода и ванредних догађаја;
 - (ii) знање стечено након земаљске обуке и обуке обнављања мора да се потврди тестом или другим погодним методама (видети AMC у Додатку 1 JAR-OPS 3.965);
- (2) *обука на хеликоптеру/симулатору лета*
 - (i) програм обуке на хеликоптеру/симулатору лета мора да буде утврђен тако да у периоду од претходне три године обухвати све главне грешке хеликоптерских система и поступака у вези с тим;
 - (vi) када се симулирају кварови мотора, ако нема на располагању симулатора за обуку, ови ванредни догађаји могу да се обаве на хеликоптеру користећи сигурну симулацију у ваздуху. У случају да се таква обука изводи у хеликоптеру мора да се обрати пуна пажња на ефекат сваког следећег отказа, и вежби мора да претходи свеобухватна припрема;
 - (iii) обука на хеликоптеру/симулатору летења може да се комбинује са провером стручности од стране оператора;
- (4) *обука за руковање опремом за ванредне ситуације*
 - (i) обука за руковање опремом за ванредне ситуације може да се комбинује са провером руковања опремом за ванредне ситуације и мора да се изведи на хеликоптеру или погодном уређају за обуку;

- (ii) програм обуке за руковање опремом за ванредне ситуације мора да укључи следеће:
 - (А) стварну употребу прслука за спасавање, где су постављени;
 - (Б) стварно коришћење заштитне опреме за дисање, где је постављена;
 - (В) стварно коришћење средстава за гашење пожара, врсте која се користи;
 - (Г) упутства о локацији и употреби све опреме за ванредне ситуације која се носи на хеликоптеру;
 - (Д) упутства о локацији и употреби свих врста излаза; и
 - (Ђ) процедуре безбедности.

- (iii) Сваке три године програм обуке мора да укључује:
 - (А) стварну употребу свих врста излаза;
 - (Б) стварну употребу опреме за гашење пожара која представља опрему која се носи на хеликоптеру у стварном или симулираном пожару, осим средстава за гашење са халоном, где може да се користи алтернативни метод прихватљив са ваздухопловне власти;
 - (В) Учинак дима у затвореном простору и стварно коришћење све одговарајуће опреме у симулираном окружењу испуњеном димом, ако је примењиво;
 - (Г) Демонстрација коришћења сплавова за спасавање, ако су уграђени, или демонстрација и коришћење сплавова за спасавање када су део опреме за продужене летове изнад воде] (видети АМС Додатку 1 JAR-OPS 3.965, тачка (а)(3) (или) (Д) ; и
 - (Д) Прва помоћ; одговарајуће за тип хеликоптера, врсту летова и састав посаде (посебно у случају када на лету нема кабинске посаде)

(4) *CRM*

(б) *Периодична провера* - периодична провера мора да обухвата:

(1) *провере стручности од стране оператора*

- (i) где је то примењиво, провере стручности од стране оператора мора да обухватају следеће абнормалне поступке/поступке у ванредним ситуацијама:
 - (А) пожар на мотору;
 - (Б) пожар на трупцу;
 - (В) ванредни поступци са стајним трапом;
 - (Г) избацивање горива;
 - (Д) отказ мотора ;
 - (Ђ) отказ хидраулике;
 - (Е) отказ електро система;
 - (Ж) отказ мотора у полетању пре тачке одлуке;
 - (З) отказ мотора у полетању после тачке одлуке;

- (И) отказ мотора на слетању пре тачке одлуке;
 - (Ј) отказ мотора на слетању после тачке одлуке;
 - (К) кварови на командама лета и мотора;
 - (Л) Повратак из неуобичајених положаја;
 - (Љ) Слетање са отказом једног или више мотора;
 - (М) *ИМС* технике ауто ротације;
 - (Н) ауторотација до одређеног подручја;
 - (Њ) Онеспособљеност пилота; и
 - (О) грешке и отказивања управљања правцем.
- (ii) За пилоте од којих се захтева летење по IFR, провера способности укључује следеће додатне абнормалне поступке/поступке у ванредним ситуацијама;
- (А) прецизан инструментални прилаз до минимума, а у случају хеликоптера са више мотора, са симулацијом отказа једног мотора;
 - (Б) неуспео прилаз ("go-around") по инструментима од минимума, а у случају хеликоптера са више мотора, са симулацијом отказа једног мотора;
 - (В) непрецизан прилаз до минимума;
 - (Г) слетање са симулираним отказом једног или више мотора;
 - (Д) када је одговарајуће за тип хеликоптера, прилажење са кваром команди/системом управљања летењем, летачких инструмената и навигационе опреме.
- (2) *провере опреме за ванредне ситуације*
Ставке које се проверавају мора да буду оне за које је спроведена обука у складу са ставом (а) (3) горе;
- (3) *линијске провере*
- (i) линијске провере мора да потврде способност да целокупна операција на линији може да се изведе на задовољавајући начин, укључујући поступке пре и после лета и употребу опреме као што је предвиђено оперативним приручником;
 - (ii) летачка посада мора да буде оцењена у вештини управљања посадом ради:
 - (А) обезбеђења повратне информације о посади као колективу и појединцу; и
 - (Б) унапређења система обуке из *CRM*.
 - (vii) када су пилотима додељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они мора да буду проверени на обе дужностима;
 - (viii) линијске провере мора да буду обављене у хеликоптеру;
 - (ix) лица која обављају линијске провере, а описане су у JAR 3.965 (a)(4)(ii) ће када је то могуће заузети седиште посматрача
- (5) *летови с једним пилотом;*
- (i) Периодичне провере које се траже у претходним тачкама од (1) до (3) мора да се обављају у улози једног пилота на одређеном типу хеликоптера у окружењу која је репрезентативно за летове.

Додатак 1 JAR-OPS 3.968

Квалификација пилота да лети са било којег пилотског седишта

- (а) Вође ваздухоплова чије дужности од њих захтевају и обављање дужности копиота, или од којих се захтева да изводе обуку или испитивање, мора да обаве своју проверу и са левог или са десног седишта, на алтернативним проверама оспособљености, под условом да када се провера оспособљености за тип обавља у комбинацији са провером оспособљености од стране превозиоца, капетан обавља његову обуку или проверу са седишта које уобичајено заузима. Све провере, са било ког седишта, мора да се обаве како је прописано у JAR-OPS 3.965(б).
- (б) Када се маневри без мотора изводе на хеликоптеру, отказ мотора мора да се симулира. Када се то изводи на хеликоптеру с једним мотором, отказ мотора мора да се симулира и капетан који се обучава мора да изведе слетање с ауторотацијом и са левог и са десног седишта, на алтернативној провери оспособљености.
- (в) При летењу са седишта копиота, провере које се захтевају у JAR-OPS 3.965 и JAR OPS 3.968 за летење са капетановог седишта, мора да буду важеће и ажурне.
- (г) Пилот који замењује вођу ваздухоплова мора да демонстрира, истовремено са проверама стручности од стране оператора, прописанима у JAR-OPS 3.965(б), извођење радњи и поступака који нису уобичајени посао. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због употребе ауто пилота) вежба може да се изведе са било којег седишта.
- (д) Пилот, осим вође ваздухоплова, који седи на седишту капетана мора да демонстрира извођење аутоматских радњи и поступака, истовремено са проверама стручности од стране превозиоца, како је прописано у JAR-OPS 3.965(б), што би у другим условима било одговорност вође ваздухоплова који ради као пилот који не лети. Ако разлике између левог и десног седишта нису значајне (нпр. због употребе ауто пилота), вежба може да се изведе са било којег седишта.

ОДЕЉАК О ЧЛАНОВИ ПОСАДЕ КОЈИ НИСУ ЛЕТАЧКА ПОСАДА

JAR-OPS 3.988 Област примене (види додатак JAR OPS 3.988)

Авио-превозник мора да обезбеди да сви чланови посаде, осим чланова летачке посаде, којима је авио-превозник одредио дужности у хеликоптеру испуњавају захтеве из овог поделења осим чланова кабинске посаде који ће испуњавати искључиво захтеве Додатка 1 JAR-OPS 3, 3.988.

JAR-OPS 3.990 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.995 Минимални захтеви

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да је сваки члан посаде:
- (1) стар најмање 18 година;
 - (2) успешно прошао лекарски преглед и да је потврђено да је здравствено способан за обављање дужности које су утврђене у оперативном приручнику (види ACJ OPS 3.995(а)(2); и
 - (3) да одржава здравствену способност за обављање својих дужности које су утврђене у оперативном приручнику.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да је сваки члан кабинске посаде компетентан за обављање својих дужности у складу са поступцима утврђеним у оперативном приручнику.

JAR-OPS 3.1000 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.1005 Основна обука (види ACJ OPS 3.005)

Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде успешно заврши основну обуку (који треба да укључи одговарајуће елементе JAR-OPS 3.943), прихваћену од ваздухопловних власти, и проверу прописану у JAR-OPS 3.1025 пре започињања обуке за конверзију.

JAR-OPS 3.1010 Обука за конверзију и разлике (види ACJ-OPS 3.1010)

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде пре преузимања додељених дужности заврши одговарајућу обуку, како је утврђено у Оперативном приручнику, као што следи:
- (1) Обука за конверзију - мора бити завршена пре:
 - (i) него него што је авио-превозилац први пут одредио лице за члана посаде;
 - (ii) него што је лице одређено за члана посаде на другом типу хеликоптера;
 - (2) Обука за разлике - мора бити завршена пре:

- (i) летења на другој варијанти хеликоптера на коме тренутно лети;
 - (ii) него летења на хеликоптеру са другачијом сигурносном опремом, сигурносном опремом смештеном на другим местима, опремом битном за дужности чланова посаде или различитим нормалним и ванредним поступцима од типа или варијанте хеликоптера и на којем тренутно лети.
- (б) Авио-превозник мора да одреди садржај обуке за конверзију или разлике узимајући у обзир претходну обученост члана посаде која је уписана у документима о обуци члана посаде, као што се захтева у JAR-OPS 3.1035.
- (в) Авио-превозник мора да обезбеди:
- (1) Обука за конверзију буде обављена на утврђен и реалистичан начин;
 - (2) Да је обука за разлике обављена на утврђен начин ; и
 - (3) Обука за конверзију, и ако је потребно обука за разлике, обухвата коришћење све релевантне опреме (укључујући сигурносну опрему) и свих нормалних и ванредних поступака примењивих на тип или варијанту хеликоптера, и укључује обуку и вежбе на симулатору или стварном хеликоптеру.
 - (4) Елементи CRM обуке су интегрисани у обуку за конверзију.

JAR-OPS 3.1012 Летови за упознавање

Авио-превозник мора обезбедити да по завршетку обуке за конверзију сваки члан посаде посаде обави лет за упознавање пре него отпочне да лети као један од чланова посаде које захтева JAR-OPS 3.

JAR-OPS 3.1015 Периодична обука

(види ACJ OPS 3.1015)

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде обави периодичну обуку, која покрива поступке додељене сваком члану посаде у нормалним и ванредним околностима и вежбе које су значајне за тип(ове) или варијанту(е) хеликоптера на којима тренутно лети.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да програм периодичне обуке и провере прихваћен од ваздухопловних власти, укључује теоријску и практичну обуку, као и појединачне вежбе.
- (в) Период важности периодичне обуке и одговарајуће провере захтеване у JAR-OPS 3.1025 је дванаест календарских месеци додатно на преостале дане месеца издавања. Ако се издаје у току последња три месеца важности претходне провере, период важности се продужава од дана издавања до истека дванаест календарских месеци од дана истека важности претходне провере.
- (г) Авио-превозник мора да осигура да:
 - (4) Су елементи CRM укључени у све одговарајуће фазе периодичне обуке и
 - (5) Сваки члан посаде похађа посебну модуларну CRM обуку. Сви главне теме почетне CRM обуке треба да буду покривене у периоду који није дужи од три године.

JAR-OPS 3.1020 Обука обнове знања
(види ACJ-OPS 3.1020)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде који је одсутвао са свих летачких дужности више од шест месеци, заврши обуку обнове , као што је наведено у оперативном приручнику.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да члан посаде који није био одсутан са свих летачких дужности у току претходних шест месеци, али није извршавао послове на типу хеликоптера као члан посаде, пре обављања таквих дужности на том типу, мора или:
 - (1) да заврши обуку обнове на том типу хеликоптера; или
 - (2) или обави два лета упознавања.

JAR-OPS 3.1025 Провера
(види AMC OPS 3.1025)

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде за време или након завршетка обуке захтеване према у JAR-OPS 3.1005, 3.1010 и 3.1015 обави проверу која обухвата завршену обуку у циљу потврђивања његове стручности у обављању дужности у нормалним и ванредним безбедносним ситуацијама. Проверу обучености мора да обаве лица прихватљива за ваздухопловну власт.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави проверу по следећим критеријима:
 - (1) основна обука. (види ACJ-OPS .3.1005);
 - (2) обука за нови тип а и разлике. (види ACJ-OPS 3.1010);
 - (3) периодична обука. (види ACJ-OPS 3.1015);

JAR-OPS 3.1030 Летење на више од једног типа или варијанте

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да сваки члан посаде не лети на више од три типа хеликоптера, изузетно, да уз одобрење ваздухопловних власти посаде може да лети на четири типа хеликоптера, под условом да је сигурносна опрема и процедуре за случај опасности слична барем на два од тих типова хеликоптера:
- (б) За потребе става под (а), варијанте типа хеликоптера сматрају се различитим типовима ако нису сличне у следећим аспектима:
 - (5) поступцима са излазима за случај опасности,
 - (6) по смештају и врсти сигурносне опреме,
 - (3) у поступцима у случају опасности.

JAR-OPS 3.1035 Записи о обуци

- (a) Авио-превозник је дужан:
 - (1) да води записе о свим обукама и проверама које се захтевају у JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.1020 и 3.1025;
 - (2) да на захтев учини доступним записе о свим основним и обукама за конверзију и проверама, члану посаде на којег се записи односе.

Додатак 1 JAR OPS 3.988

Чланови кабинске посаде

- (а) Примењивост. Авио-превозник мора да обезбеди да чланови кабинске посаде, које је авио-превозник одредио за послове у путничкој кабини хеликоптера испуњавају захтеве JAR OPS 1, одељак О, осим за одступања датих у овом додатку.
- (б) Коришћење израза. Приликом примене текста JAR OPS 1. одељак О, следећи текст ће се тумачити , у сврху овог додатка, како је наведено:
 - (1) У JAR OPS 1.988, употреба израза чланови посаде се не тумачи у значењу чланова посаде у смислу JAR OPS 3, одељак О.
 - (2) Ваздухоплов читати као хеликоптер.
 - (3) Израз ваздухопловно пристаниште кључује хелипорт.
 - (4) Позивање на било који одељак JAR OPS 1, значи одговарајући одељак JAR OPS 3.
- (в) Изузећа. Следећа правила се неће примењивати на чланове кабинске посаде хеликоптера:
 - (1) Додатак 1.JAR -OPS 1.1010 Обука за конверзију и разлике
 - (i) део (д); обука за употребу тобогана за евакуацију
 - (ii) део (е) (2) (ii) јака ваздушна турбуленција ;
 - (iii) део (е) (2) (iii) изненадна декомпресија
 - (iv) део (х) (1); тобогани
 - (v) део (х) (2); сплавови тобогани
 - (vi) део (х) (4); кисеонички систем са падајућим маскама

ОДЕЉАК П - ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

JAR-OPS 3.1040 Општа правила за оперативне приручке

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да Оперативни приручник садржи сва упутства и информације које су неопходне оперативном особљу за обављање њихових дужности.
- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да садржај оперативног приручника, укључујући све додатке и измене, није у супротности са условима из Уверења о оспособљености авио-превозника (АОС) или било којим применљивим прописима, и да је прихватљив, или, где је примењиво, одобрен од стране ваздухопловне власти. (види IEM OPS 3.1040(b)).
- (в) Уколико другачије није одобрила ваздухопловна власт, или уколико није другачије прописано националним законом, авио-превозник мора да изради оперативни приручник на енглеском језику. Осим тога авио-превозник може да преведе и користи приручник или његове делове на другом језику (види IEM OPS 3.1040(c)).
- (г) Уколико је неопходно да авио-превозник изради нови оперативни приручник или његове главне делове/поглавља, мора да га усклади са захтевима из става (в). У свим другим случајевима, авио-превозник мора да задовољи захтеве из тачке (в) што је пре могуће, и не касније од 01. децембра 2000.год.
- (д) Авио-превозник може да изда оперативни приручник у више томова.
- (ђ) Авио-превозник треба да обезбеди да сво оперативно особље има лак приступ копијама сваког дела оперативног приручника који се односи на њихове дужности. Осим тога, авио-превозник мора да за сваког члана посаде обезбеди лични примерак или копију делова пододељка А и Б оперативног приручника који је за њих релевантан.
- (е) Авио-превозник треба да обезбеди да је оперативни приручник допуњен или измењен тако да су инструкције и информације које садржи ваљане. Авио-превозник мора да обезбеди да је сво оперативно особље упознато са променама које се односе на њихове дужности.
- (ж) Сваки ималац оперативног приручника или његових одговарајућих делова треба да уредно уноси измене и допуне, које добије од авио-превозника.
- (з) Авио-превозник треба да достави ваздухопловним властима намераване допуне и измене пре датума њиховог ступања на снагу. Ако се допуне и измене односе на део оперативног приручника који мора да буде одобрен у складу са JAR-OPS 3, потребно је прибавити одобрење пре него што измена ступи на снагу. Када се у интересу безбедности захтевају хитне допуне или измене, оне могу да буду објављене и примењене тренутно, с тим да је поднет захтев за њихово одобрење.
- (и) Авио-превозник треба да у оперативни приручник укључи све допуне и измене које тражи ваздухопловна власт.
- (ј) Авио-превозник мора да обезбеди да су информације узете из одобрених докумената, и било којих додатака тим одобреним документима, коректно пренете

у оперативни приручник и да оперативни приручник не садржи информације супротне одобреним документима. Ипак, овај захтев не спречава авио-превозника да користи конзервативније податке и процедуре.

- (к) Авио-превозник мора да обезбеди да је садржај оперативног приручника презентован у облику који је лаган за употребу. (Изглед приручника мора да узме у обзир и људски фактор и принципе *CRM*)
- (л) Ваздухопловна власт могу да одобри авио-превознику да оперативни приручник или његове делове прикаже у облику другачијем од штампаног. У таквим случајевима мора да се обезбеди прихватљив ниво приступачности, употребљивости и поузданости.
- (љ) Употреба скраћене верзије Оперативног приручника не ослобађа авио-превозника од захтева из JAR – OPS 3.130.

JAR-OPS 3.1045 Оперативни приручник – структура и садржај

(види Додатак 1 JAR – OPS 3.1045)

(види AMC OPS 3.045)

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да оперативни приручник има следећу основну структуру:

Део А Опште/Основно

Овај део мора да садржи оперативну политику без обзира на тип ваздухоплова, упутства и поступке потребне за безбедно летење.

Део Б. Летење хеликоптером

Овај део мора да садржи сва упутства и процедуре, за тип ваздухоплова, које су потребне за безбедно извођење операција. Овај део мора да узме у обзир све разлике између типова, варијанти или појединачних хеликоптера које користи авио-превозник.

Део Ц .Упутства и информације о рутама/подручјима и хелипортима

Овај део треба да садржи сва упутства и информације потребне за област у којој се обављају операције.

Део Д. Обука

Овај део треба да садржи сва упутства за обуку особља које се захтевају ради безбедног обављање лета.

- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да је садржај оперативног приручника у складу са Додатком 1 JAR-OPS 1.1045 и примерен за подручје(а) и врсту(е) летова.
- (в) Авио-превозник мора да обезбеди да је детаљна структура оперативног приручника прихватљива за ваздухопловне власти. (види IEM OPS 3.1045(с)).

JAR-OPS 3.1050 Летачки приручник хеликоптера

Авио-превозник треба да чува важећи одобрени Летачки приручник хеликоптера или еквивалентан документ за сваки хеликоптер који користи.

JAR-OPS 3.1055 Путна књига хеликоптера

- (a) Авио-превозник мора да чува следеће информације за сваки лет у облику Путне књиге:
- (1) регистрацију хеликоптера;
 - (2) датум;
 - (3) име(на) члана(ова) посаде;
 - (4) дужности додељене члану(овима) посаде;
 - (5) место поласка;
 - (6) место доласка;
 - (7) време поласка;
 - (8) време доласка;
 - (9) време летења;
 - (10) врсту лета;
 - (11) незгоде, опажања (ако их има);
 - (12) потпис вође ваздухоплова (или одговарајуће особе). (види IEM OPS 3.1055(a)(12)).
- (б) Ваздухопловна власт може да одобри авио-превознику да не држи Путну књигу хеликоптера или њене делове уколико су потребне информације доступне у другој документацији (види IEM OPS 3.1055(b)).

JAR-OPS 3.1060 Оперативни план лета

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да оперативни план лета који се користи и унети подаци у току лета садрже следеће:
- (1) регистрацију хеликоптера;
 - (2) тип и варијанту хеликоптера;
 - (3) датум лета;
 - (4) ознаку лета;
 - (5) имена чланова посаде;
 - (6) дужности чланова посаде;
 - (7) место поласка;
 - (8) време поласка;
 - (9) место доласка (планирано и стварно);
 - (10) време доласка;
 - (11) врсту лета (*VFR*, *HEMS*, итд.);
 - (12) руту и делове руте са тачкама провере/навигационим тачкама, растојањима, временом и путањом;
 - (13) планирану брзину крстарења и времена летења између тачкама провере/навигационим тачкама и предвиђено и стварно време прелета тачака;
 - (14) безбедне висине и минимални нивои лета;
 - (15) планиране висине и нивои лета;
 - (16) прорачун горива (запис о провери горива у лету);
 - (17) гориво у ваздухоплову приликом покретања мотора;
 - (18) алтернацију(е) за одредиште и, где је примењиво, алтернацију(е) за полетање и лет на рути, укључујући податке тражене у тачкама (12), (13), (14) и (15) горе;
 - (19) почетно одобрење ATS плана лета и одобрења која следе;
 - (20) прорачуне за измену плана у лету;

- (21) одговарајуће метеоролошке податке.
- (б) Ставке које су одмах доступне у другој документацији или из некога другог прихватљивог извора, или нису од значаја за врсту операције, могу се да буду изостављене из оперативног плана лета.
- (в) Авио-превозник мора да обезбеди да оперативни план лета и његова примена буду описани у оперативном приручнику.
- (г) Авио-превозник мора да обезбеди да сви записи у оперативни план лета буду тачни и да су трајни.

JAR-OPS 3.1065 Период чувања докумената

Авио-превозник треба да обезбеди да сви записи и сви релевантни оперативни и технички подаци, за сваки појединачни лет, буду чувани у периоду прописаном у Додатку 1 уз JAR-OPS 3.1065.

JAR-OPS 3.1070 Програм одржавања хеликоптера

Авио-превозник треба да чува важећи одобрени програм одржавања, како је прописано у Делу М – М.А.306 Превозников систем техничког дневника хеликоптера.

JAR-OPS 3.1071 Технички дневник хеликоптера

Авио-превозник мора да чува Оперативни дневник ваздухоплова, како је прописано у Делу М – М.А.306 Превозников систем техничког дневника хеликоптера.

Додатак 3 уз JAR-OPS 3.1045

Садржај Оперативног приручника

(види IEM Додатак 1 уз JAR-OPS 3.1045)

Авио-превозник треба да обезбеди да оперативни приручник садржи следеће:

A. ОПШТЕ/ОСНОВНО

0. АДМИНИСТРАЦИЈА И КОНТРОЛА ОПЕРАТИВНОГ ПРИРУЧНИКА

0.1 Увод

- (а) Изјава да је приручник у складу са свим применљивим прописима и са условима примењивог Уверења о оспособљености авио-превозиоца.
- (б) Изјава да приручник садржи оперативне инструкције којих се релевантно особље мора да придржава.
- (в) Списак и кратак опис различитих делова, њихов садржај, применљивост и употреба.
- (г) Објашњења и дефиниције појмова и израза потребних за коришћење приручника.

0.2 Систем допуна и измена

- (а) Лице одговорном за издавање и уношење допуна и измена.

- (б) Запис о допунама и изменама са датумима уноса и датумима ступања на снагу.
- (в) Изјава да руком писане допуне и измене нису дозвољене, осим у ситуацијама које захтевају хитну допуну или измену у интересу сигурности.
- (г) Опис система за означавање страна и њихових датума важности.
- (д) Листа важећих страна.
- (ђ) Обележавање измена (на страницама текста и, колико је применљиво, на картама и дијаграмима).
- (е) Привремене измене.
- (ж) Опис система дистрибуције приручника, допуна и измена.

1. ОРГАНИЗАЦИЈА И ОДГОВОРНОСТИ

- 1.1 *Организациона структура.* Опис организационе структуре, укључујући општу организациону шему компаније и организациону шему одељења летачке делатности. Организациона шема мора да прикаже везу између одељења летачке делатности и осталих одељења у компанији. Посебно, субординација и линије извештавања између свих сектора, одељења итд, које се односе на безбедност летења мора да буду приказане.
- 1.2 *Именовани руководиоци.* Име сваког именованог руководиоца, одговорног за летачку делатност, систем одржавања, обуку посаде и земаљске послове, како је прописано у JAR-OPS 3, Пододељак Ц . Опис њихових функција и одговорности мора да буде укључен.
- 1.3 *Одговорности и обавезе руководећег оперативног особља.* Опис обавеза, одговорности и овлашћења руководећег оперативног особља, који се односе на безбедност летачких операција и усаглашеност са примењивим прописима.
- 1.4 *Овлашћења, обавезе и одговорности вође ваздухоплова.* Изјава која дефинише овлашћења, обавезе и одговорности вође ваздухоплова.
- 1.5 *Овлашћења, обавезе и одговорности осталих чланова посаде.*

2. ОПЕРАТИВНО УПРАВЉАЊЕ И НАДЗОР

- 2.1 *Надзор операција од стране авио-превозиоца .* Опис система за надзор операција од стране авио-превозиоца (види JAR-OPS 3.175 (е)). Ово мора да покаже како се врши надзор сигурности летачких операција и квалификације особља које се надзире. Нарочито мора да се опишу процедуре које су у вези са следећим:
 - (а) важност дозволе и овлашћења;
 - (б) компетентност оперативног особља;
 - (в) управљање, анализа и чување записа, летачких докумената, додатних информација и података.
- 2.2 *Систем за објављивање додатних оперативних упутстава и информација.* Опис свих система за објављивање информација које могу да буду оперативне природе, али које су допуна онима у Оперативном приручнику. Примењивост ових информација и одговорности за њихово објављивање мора да буду укључени.
- 2.3 *Програм спречавања незгода и сигурност летења.* Опис главних аспеката програма сигурности летења.

- 2.4 *Оперативно управљање.* Опис процедура и одговорности неопходних за спровођење оперативне контроле у погледу сигурности летења.
- 2.5 *Овлашћења ваздухопловних власти.* Опис овлашћења ваздухопловних власти (и упутства за особље у циљу олакшања инспекције од стране овлашћених лица ваздухопловних власти).

3. СИСТЕМ КВАЛИТЕТА

Опис усвојеног система квалитета, укључујући најмање:

- (а) политику квалитета;
- (б) опис организације система квалитета;
- (в) поделу обавеза и одговорности.

4. САСТАВ ПОСАДЕ

4.1 *Састав посаде.* Објашњење методе за одређивање састава посаде, узимајући у обзир следеће:

- (а) тип хеликоптера који се користи;
- (б) област и врсту операције која се изводи;
- (в) фазу лета;
- (г) минималну захтевану посаду и планирано радно време;
- (д) искуство (укупно и на типу ваздухоплова), важност и квалификованост чланова посаде;
- (ђ) именовање вође ваздухоплова,
- (е) именовање старијег члана кабинског особља.

4.2 *Намерно остављено празно*

4.3 *Онеспособљеност летачке посаде.* Инструкције о препуштању команде у случају онеспособљености летачке посаде.

4.4 *Летење на више типова ваздухоплова.* Изјава која указује на то који се хеликоптери сматрају истим типом, у сврху:

- (а) планирања летачке посаде;
- (б) планирања кабинског особља.

5. ПОТРЕБНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ

5.1 Опис потребних дозвола, овлашћења, квалификација/компетентности (нпр. за руте и аеродроме), искуство, обука, провера и актуелност знања оперативног особља у извршавању својих обавеза. У обзир мора да се узме тип хеликоптера, врста операција и састав посаде.

5.2 *Летачка посада*

- (а) вођа ваздухоплова;
- (б) пилот који замењује вођу ваздухоплова;

- (в) други пилот;
- (г) пилот под надзором;
- (д) оператор система ;
- (ђ) летење на више типова или варијанти ваздухоплова.

5.3 Кабинско особље

- (а) старији члан кабинског особља;
- (б) члан кабинског особља
 - (i) захтевани члан кабинског особља
 - (ii) додатни члан кабинског особља и члан кабинског особља на летовима за упознавање;
- (в) летење на више типова или варијанти ваздухоплова.

5.4 Особље за обуку, проверу и надзор

- (а) за летачку посаду;
- (б) за кабинско особље.

5.5 Остало оперативно особље

6. ЗДРАВСТВЕНЕ МЕРЕ ПРЕДОСТРОЖНОСТИ ЗА ПОСАДУ

6.1 Здравствене мере предострожности за посаду. Релевантни прописи и упутства у вези здравља, укључујући:

- (а) Психоактивна матерсредства укључујући, али не ограничавајући се на:
 - (i) антидепресиви
 - (ii) алкохол и друга опојна пића;
 - (iii) наркотице;
 - (iv) дроге и;
 - (v) таблете за спавање.(Види JAR- FCL 3 -3.035 и 3.040)
- (б) фармацеутске препарате;
- (в) имунизацију;
- (г) Рођење са уређајима за дисање под водом који су под притиском;
- (д) давање крви (коштане сржи);
- (ђ) мере предострожности у вези са исхраном пре и у току лета ;
- (е) спавање и одмор;
- (ж) хирушке операције.

7. ОГРАНИЧЕЊА ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА

7.1 Ограничење времена летења и радног времена и захтеви у вези одмора. Опис ограничења летења и радног времена и захтеви за одмором прописани су у JAR-OPS 3, одељак Q како је примењиво на летење.

7.2 Прекорачења ограничења времена летења и радног времена и/или смањење времена одмора. Услови под којима може да се прекорачи време летења и радно време или да се време одмора смањи, и процедуре за извештавање о овим изменама.

8. ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

8.1 *Инструкције за припрему лета.* Како је примењиво на операцију:

8.1.1 *Минималне висине лета.* Опис метода за одређивање и примену минималних висина, укључујући:

- (а) Процедуру за утврђивање минималних висина/нивоа лета за VFR летове; и
- (б) Процедуру за утврђивања минималних висина/нивоа лета за IFR летове.

8.1.2 *Критеријум за одређивање употребљивости аеродрома*

8.1.3 *Методe за утврђивање оперативних минимума аеродрома.* Метода за одређивање оперативних минимума аеродрома за IFR летове у складу са JAR-OPS, 3, одељак Е. Метода мора да се позове на процедуре за одређивање опште видљивости и/или видљивости дуж ПСС (RVR) и за примењивост стварне видљивости опажене од стране пилота, опште видљивости и видљивости дуж ПСС из метео извештаја.

8.1.4 Оперативни минимуми на рути за VFR летове или VFR делове лета, и, када се користе једномоторни хеликоптери, инструкције за избор руте обзиром на расположивост терена који омогућавају сигурно принудно слетање.

8.1.5 *Презентација и примена оперативних минимума за аеродроме и руте*

8.1.6 *Интерпретација метеоролошких информација.* Материјал који објашњава декодирање метео прогноза и метео извештаја релевантних за област операције, укључујући интерпретацију условних израза.

8.1.7 *Одређивање количине горива, мазива и воденог метанола који се носе.* Методe којима се одређује и прати током лета, количина горива, мазива и воденог метанола која ће се носити на лету. Овај део такође мора да садржи упутство о мерењу и расподели флуида који се носе. Таква упутства мора да узму у обзир све околности до којих може да дође током лета, укључујући могућност промене плана у лету или квара једне или више погонских група хеликоптера. Систем за чување записа о гориву и мазиву мора такође да буде описан.

8.1.8 *Маса и центар тежишта.* Општи принципи масе и центра тежишта, укључујући:

- (а) дефиниције;
- (б) методе, процедуре, и одговорности за припрему и прихватање прорачуна масе и положаја тежишта;
- (в) политику коришћења стандардних ,и/или стварних маса;
- (г) метод за одређивање применљиве масе путника, пртљага и терета;
- (д) применљиву масу путника и пртљага за различите типове операција и типове хеликоптера;
- (ђ) опште инструкције и информације неопходне за верификацију различитих врста документације масе и положаја тежишта, које се користе;
- (е) процедуре измена у последњем тренутку;
- (ж) специфичну тежину горива, мазива и воденог-метанола; и
- (з) политику/процедуре размештаја путника
- (и) стандардни планови утовара.

- 8.1.9 *ATS план лета.* Процедуре и одговорности за припрему и подношење *ATS* плана лета. Фактори који треба да буду размотрени укључују методе и за појединачне планове лета и за оне који се понављају.
- 8.1.10 *Оперативни план лета.* Процедуре и одговорности за припрему и прихватање оперативног плана лета хеликоптера. Мора да буде описана употреба оперативног плана лета, укључујући узорак оперативног плана који се користи.
- 8.1.11 *Технички дневник хеликоптера авио-превозиоца.* Одговорности и употреба техничког дневника ваздухоплова мора да буду описани укључујући узорак обрасца који се користи.
- 8.1.12 *Списак докумената, образаца и додатних информација који се носе на лету.*
- 8.2. *Инструкције за опслуживање на земљи.*
- 8.2.1 *Процедуре за пуњење горивом.* Опис процедура за пуњење горивом, укључујући:
- (а) мере предострожности у току пуњења и истакања горива укључујући рад ротора, рад мотора (једног или више њих) , и поступке када је *APU* у раду;
 - (б) пуњење и истакање горива када се путници укрцавају, када су у ваздухоплову или када се искрцавају;
 - (в) мере предострожности које треба да се предузму да би се избегло мешање горива.
- 8.2.2. *Процедуре за опслуживање хеликоптера, путника, и ствари, које се односе на сигурност.* Опис процедура за опслуживање које се користе када се додељују седишта и укрцавају и искрцавају путници и када се врши утовар и истовар хеликоптера. Мора да буду дате и друге процедуре које се односе на исгурност хеликоптера на платформи. Процедуре за опслуживање мора да укључе следеће:
- (а) децу/бебе, болесне путнике и особе са смањеном покретљивошћу;
 - (б) превоз непожељних путника, депортираца или лица под пратњом (затвореника);
 - (в) дозвољену величину и тежину ручног пртљага;
 - (г) утовар и обезбеђење ствари у ваздухоплову;
 - (д) посебан терет и разврставање одељака за утовар;
 - (ђ) распоред земаљске опреме;
 - (е) руковање хеликоптерским вратима;
 - (ж) безбедност на платформи, укључујући заштиту од пожара, зоне удара млаза и усисавања;
 - (з) процедуре покретања мотора, одласка и доласка на платформу;
 - (и) сервисирање хеликоптера;
 - (ј) документе и образце за опслуживање хеликоптера;
 - (к) вишеструко заузимање седишта у авиону.
- 8.2.3 *Процедуре за одбијање укрцавања.* Процедуре које обезбеђују да особама које су видно под дејством алкохола или које физички или својим понашањем показују да су под утицајем дрога, осим болесника са одговарајућом негом, буде одбијено укрцавање.

8.2.4 *Одлеђивање и спречавање залеђивања на земљи.* Опис политике и процедура за одлеђивање и спречавање залеђивања хеликоптера на земљи. Ово треба да укључи описе типова и ефекте залеђивања и других контаминирајућих материја на хеликоптерима у току стајања, кретања на земљи или полетања. Осим тога, мора да се наведе опис употребљених врста флуида, укључујући:

- (а) одговарајуће или комерцијалне називе;
- (б) карактеристике;
- (в) утицаје на перформансе хеликоптера;
- (г) време дејства;
- (д) мере предострожности у току употребе.

8.3 *Летачке процедуре*

8.3.1 *VFR/IFR политика.* Опис политике која дозвољава летове који ће се извршити као *VFR*, односно летова за које се захтева да се изврше као *IFR*, или оних који ће мењати статус из једног у други.

8.3.2 *Навигационе процедуре.* Опис свих навигационих процедура релевантних за врсту(е) и област(и) операција. Мора да буде узето у обзир:

- (а) Стандардне навигационе процедуре укључујући политику за вршење независних унакрсних провера уноса преко тастатуре, када они утичу на путању лета коју ће хеликоптер да прати;
- (б) *MNPS* и *POLAR* навигација и навигација у другим означеним областима;
- (в) *RNAV*. Опис релевантних *RNAV* процедура наведених у делу Ц.
- (г) Промене плана у лету;
- (д) Процедуре у случају деградације система;

8.3.3 *Процедуре подешавање висиномера.*

8.3.4 *Аудио визуелни уређаји за упозоравање*

8.3.5 *Намерно остављено празно*

8.3.6 *Намерно остављено празно*

8.3.7 *Политика и процедуре за управљање горивом у лету.*

8.3.8 *Лоши и потенцијално опасни метеоролошки услови.* Процедуре за летење у, и/или избегавање, потенцијално опасних атмосферских појава, укључујући:

- (а) олује;
- (б) услови залеђивања;
- (в) турбуленције;
- (г) смицање ветра;
- (д) млазне струје;
- (ђ) облаке вулканског пепела;
- (е) тешке падавине;
- (ж) пешчане олује;
- (з) планинске ваздушне таласе; и
- (и) значајне температурне инверзије.

- 8.3.9 *Турбуленција у трагу и downwash ротора.* Критеријум раздвајања због турбуленције у трагу и *downwash* ротора треба да узме у обзир типове хеликоптера, стање ветра и *FATO* положај. (Зона финалног прилажења и полетања)
- 8.3.10 *Чланови посаде на својим радним местима.* Захтеви да чланови посаде буду на додељеним местима или седиштима у току различитих фаза лета или када се то сматра неопходним у интересу сигурности.
- 8.3.11 *Коришћење сигурносних појасева за посаду и путнике.* Захтеви да чланови посаде и путници користе сигурносне појасеве и/или везове у току различитих фаза лета или када се то сматра неопходним у интересу сигурности.
- 8.3.12 *Пристап пилотској кабини.* Услови за пристап пилотској кабини за лица која нису чланови посаде. Политика која се односи на пристап овлашћених ваздухопловних инспектора такође мора да буде укључена.
- 8.3.13 *Коришћење слободних седишта за посаду.* Услови и процедуре за коришћење слободних седишта за посаду.
- 8.3.14 *Онеспособљеност чланова посаде.* Процедуре које се примењују у случају онеспособљености чланова посаде у лету. Примери типова онеспособљености и начина да се препознају мора да буду укључени.
- 8.3.15 *Захтеви сигурности у путничкој кабини.* Процедуре које обухватају:
- (а) припрему кабине за лет, захтеви у току лета и припрема за слетање укључујући процедуре за обезбеђење кабине и кухиња;
 - (б) процедуре које треба да обезбеде да путници седе тамо где, у случају хитне евакуације, могу да помогну на најбољи начин, и не ометају евакуацију из хеликоптера;
 - (в) процедуре које се спроводе у току укрцавања и искрцавања путника;
 - (г) процедуре у случају пуњења/истакања горива док су путници у авиону, или се укрцавају и искрцавају; и
 - (д) пушење у хеликоптеру.
- 8.3.16 *Процедуре информисања путника.* Садржај, начин и време информисања путника у складу са JAR-OPS 3.285.
- 8.3.17 *Намерно остављено празно.*
- 8.4 *AWO* - Опис оперативних процедура које се односе на операције у свим временским условима (види JAR-OPS 3 одељак Д и Е).
- 8.5 *ETOPS.* Намерно остављено празно
- 8.6 *Употреба Листе минималне исправности и опреме хеликоптера (MEL) и Листе одсупања од конфигурације (CDL)*
- 8.7 *Некомерцијални летови.* Процедуре и ограничења за:
- (а) летове у циљу обуке;

- (б) пробне летове;
- (в) летове у циљу испоруке ваздухоплова;
- (г) прелете;
- (д) показне летове; и
- (ђ) прелете на друго одредиште,

укључујући лица која могу да се превозе на таквим летовима.

8.8 *Захтеви у вези употребе кисеоника*

8.8.1 Објашњење услова под којима кисеоник мора да се обезбеди и користи.

8.8.2 Захтеви у вези употребе кисеоника одређени за:

- (а) летачку посаду;
- (б) кабинска посада; и
- (в) путнике.

9. ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ И ОРУЖЈЕ

9.1 Информације, инструкције и опште упутство о превозу опасних материја, укључујући:

- (а) политику авио-превозиоца за превоз опасних материја;
- (б) упутство о захтевима за прихватање, означавање, руковање, чување и раздвајање опасних материја;
- (в) процедуре за реаговање у ванредним ситуацијама са опасним материјама;
- (г) задужења свог укљученог особља према JAR-OPS 3.1215;
- (д) инструкције о превозу запослених .

9.2 Услови под којима могу да се превозе оружје, бојева муниција и спортско оружје.

10. БЕЗБЕДНОСТ

10.1 Безбедоносне инструкције и упутства која нису поверљиве природе, мора да укључе овлашћења и одговорности оперативног особља. Политика и процедуре за поступање и пријављивање незаконитих радњи у ваздухоплову, као што су незаконито ометање, саботажа, претња бомбом и отмица, мора такође да буду укључене.

10.2 Опис превентивних мера безбедности и обука.

Напомена: Делови безбедоносних инструкција и упутства могу да се чувају као поверљиви.

11. ПОСТУПЦИ, БЕЛЕЖЕЊЕ И ПРИЈАВЉИВАЊЕ ДОГАЂАЈА

Процедуре за поступање, бележење и пријављивање догађаја. Овај део мора да садржи:

- (а) дефиниције догађаја и релевантних одговорности свих укључених особа;
- (б) изглед образаца који се користе за извештавање о свим врстама догађаја (или копије самих образаца), инструкције за попуњавање, адресе на које треба да се пошаљу и дозвољени временски рок за пријављивање;

- (в) у случају незгоде, опис оних одељења компаније, власти и осталих организација које треба обавестити, начин и редослед по којем ће то да се уради;
- (г) процедуре за усмено обавештавање надлежне службе контроле летења о догађајима који укључују *ACAS RA*, опасност од птица, догађаје са опасним материјама и метео условима опасним за летење;
- (д) процедуре за подношење писменог извештаја о инцидентима у ваздушном саобраћају, *ACAS RA*, ударима птица, опасним материјама и незаконитог ометања.
- (ђ) Процедуре пријављивања које треба да обезбеде усклађеност са JAR-OPS 3.085(б) и 3.420. Ове процедуре мора да садрже интерне процедуре пријављивања у вези сигурности које чланови посаде треба да следе, које утврђене тако да обезбеде да вођа ваздухоплова одмах буде информисан о било ком догађају који је угрозио, или је могао да угрози, сигурност у току лета и да су му пружене све релевантне информације.

12. ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

Правила летења, укључујући:

- (а) правила визуелног и инструменталног летења;
- (б) територијалну примену правила летења;
- (в) комуникационе процедуре укључујући процедуре приликом губитка радио везе;
- (г) информације и инструкције које се односе на пресретање цивилних хеликоптера;
- (д) околности у којима је потребно слушати радио-везу;
- (ђ) сигнале;
- (е) временски систем који се користи у летењу;
- (ж) одобрење за лет, придржавање плана лета и извештавање о позицији;
- (з) визуелне знакове упозорења хеликоптеру који лети без одобрења унутар или ј прилази рестриктивној, забрањеној или опасној зони;
- (и) процедуре за пилоте који опазе удес или приме извештај о опасности;
- (ј) визуелне знакове на земљи/у ваздуху које користе преживели, опис и употреба средстава за сигнализацију;
- (к) сигнали за опасност.

13. ЗАКУП ХЕЛИКОПТЕРА

Опис оперативних споразума о закупу, пратеће процедуре и одговорности руководства.

Б. ОПЕРАТИВНЕ СТАВКЕ ЗА ОДРЕЂЕНЕ ТИПОВЕ ХЕЛИКОПТЕРА

Овај део узима у обзир разлику између типова, варијаната типова, према следећим поглављима:

0. ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И ЈЕДИНИЦЕ МЕРЕ

- 0.1 Опште информације (нпр. димензије хеликоптера), укључујући опис јединица мере које се користе при извођењу операција дотичним типом хеликоптера и табеле за претварање.

1. ОГРАНИЧЕЊА

1.1 Опис сертификованих ограничења и применљивих оперативних ограничења, укључујући:

- (а) примењени захтеви за сертификацију (нпр. JAR-27, JAR-29, Annex 16 ICAO (JAR-34 и JAR-36) итд);
- (б) конфигурацију путничке кабине за сваки тип хеликоптера, укључујући скицу;
- (в) типове одобрених операција (нпр. *IFR/VFR*, *CAT II/III*, *RNP* тип, летови у познатим условима залеђивања итд.);
- (г) састав посаде;
- (д) масу и центар тежишта;
- (ђ) ограничења брзине;
- (е) енvelopу(е) лета;
- (ж) ограничења јачине ветра;
- (з) ограничења перформанси за применљиве конфигурације;
- (и) нагиб;
- (ј) контаминација змаја;
- (к) ограничења система.

2. ПРОЦЕДУРЕ У ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА

2.1. Процедуре у случају опасности и дужности додељене посади, одговарајуће листе провере, систем за коришћење листа провере и изјава која обухвата неопходне процедуре координације између летачке посаде и других чланова посаде (које при изради и коришћењу узимају у обзир људски фактор и CRM принципе). Следеће процедуре у ванредним ситуацијама, и дужности мора да буду укључене:

- (а) онеспособљеност посаде;
- (б) вежбе у случају пожара и појаве дима;
- (в) удари грома;
- (г) комуникација у опасности и узбуњивање контроле летења;
- (д) отказ мотора;
- (ђ) откази система;
- (е) упутство за скретање са руте у случају озбиљног техничког квара;
- (ж) *AVAD* упозорење;
- (з) смицање ветра;
- (и) принудно слетање на земљу/воду.

3. НОРМАЛНЕ ПРОЦЕДУРЕ

3.1 Нормалне процедуре и дужности додељене посади, одговарајуће листе провере, систем за коришћење листа провере и изјава која покрива неопходне процедуре координације између летачке посаде и кабинског особља. Следеће нормалне процедуре и дужности мора да буду укључене:

- (а) пре лета;
- (б) пре полетања;
- (в) подешавање и провера висиномера;
- (г) рулање, полетање и пењање;
- (д) смањење буке;

- (ђ) крстарење и понирање;
- (е) прилаз, припрема за слетање и информисање;
- (ж) *VFR* прилаз;
- (з) *IFR* прилаз;
- (и) визуелни прилаз и кружење;
- (ј) неуспео прилаз;
- (к) нормално слетање;
- (л) након слетања;
- (љ) операције на влажним и контаминираним полетно-слетним стазама.

4. ПЕРФОРМАНСЕ

4.0 *Подаци о перформансама мора да буду обезбеђени у облику који омогућава лако коришћење.*

4.1 *Подаци перформансама.* Материјал о перформансама, који обезбеђује неопходне податке за усаглашеност са захтеваним перформансама прописаним у одељцима Ф, Г, Х и И.

4.2 Ако подаци о перформансама, захтеваним за одговарајућу класу перформанси, нису доступни у одобреном *HFM* (Летачком приручнику хеликоптера), онда други подаци прихватљиви за ваздухопловну власт мора да буду укључени. Уместо тога, оперативни приручник може да се позива на одобрене податке садржане у *HFM*, ако се такви подаци не користе често или у ванредним ситуацијама.

5. МАСА И ПОЛОЖАЈ ТЕЖИШТА

Инструкције и подаци за прорачун масе и положаја тежишта, укључујући:

- (а) систем прорачуна (нпр. индексни систем);
- (б) информације и инструкције за попуњавање документације о маси и положају тежишта, укључујући ручно и компјутерски израђене;
- (в) ограничења масе и положаја тежишта за типове, варијанте или појединачне хеликоптере које користи авио-превозник;
- (г) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта или индекс.

6. УТОВАР

Процедуре и одредбе за утовар и обезбеђење терета у хеликоптеру.

7. ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА

7.1 Подаци и инструкције неопходни за планирање пре и у току лета. Где је примењиво, процедуре за летове са отказом мотора и летове до удаљених хелидрома мора да буду укључене.

7.2 Метод за прорачун количине горива потребног за различите фазе лета, у складу са JAR-OPS 3.255.

8. ЛИСТА ОДСТУПАЊА КОНФИГУРАЦИЈЕ

Листа(е) одступања конфигурације, ако је добијена од произвођача, узимајући у обзир типове и варијанте хеликоптера који се користе, укључујући процедуре које треба да се спроведу када се хеликоптер отпрема на лет под условима из његове *CDL*.

9. ЛИСТА МИНИМАЛНЕ ИСПРАВНОСТИ ОПРЕМЕ И СИСТЕМА

Листа минималне опреме (*MEL*) узимајући у обзир типове и варијанте хеликоптера који се користе и врсту(е)/подручје(а) летова. *MEL* мора да укључи навигациону опрему и да узме у обзир захтеване навигационе перформансе за руту и област операције.

10. ОПРЕМА ЗА ПРЕЖИВЉАВАЊЕ И ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ КИСЕОНИК

10.1 Листа опреме за преживљавање која треба да се носи за руте на којима ће се летети, и процедуре за проверу исправности ове опреме пре полетања. Инструкције у вези са локацијом, доступношћу и коришћењем опреме за преживљавање и ванредне ситуације и одговарајуће листе провере такође мора да буду укључене.

10.2 Процедуре за одређивање количине потребног кисеоника и расположиве количине. Профил лета и број лица у хеликоптеру.

11. ПРОЦЕДУРЕ ЕВАКУАЦИЈЕ У ВАНРЕДНИМ СИТУАЦИЈАМА

11.1 *Инструкције за припрему за евакуацију у ванредним ситуацијама, укључујући координацију посаде и одређивање њиховог места у ванредним ситуацијама.*

11.2 *Процедуре евакуације у ванредним ситуацијама. Опис дужности свих чланова посаде за брзу евакуацију хеликоптера и поступање са путницима у случају принудног слетања на земљу или воду или неке друге ванредне ситуације.*

12. СИСТЕМИ ВАЗДУХОПЛОВА

Опис система хеликоптера, припадајућих команди и показивача и оперативне инструкције. (Види ИЕМ Додатак 1 JAR-OPS 3.1045).

Ц. ИНСТРУКЦИЈЕ И ИНФОРМАЦИЈЕ О РУТАМА И ХЕЛИДРОМИМА

1. Инструкције и информације које се односе на комуникацију, навигацију и хелидроме, укључујући минималне нивое лета и висине за сваку руту на којој се лети, и оперативни минимуми за сваки хелидром који се планира за коришћење, укључујући:

- (а) минимални ниво /висину лета;
- (б) оперативни минимум за аеродроме полетања, одредишне и алтернативне аеродроме;
- (в) комуникациони уређаје и навигациона средства;
- (г) подаци о *FATO* зони финалног прилажења и полетања (хеликоптера) / полетно-слетној стази и објекте на хелидрому;
- (д) процедуре прилаза, неуспелог прилаза и полетања, укључујући процедуре за смањење буке;

- (ђ) процедуре код отказа радио везе;
- (е) службе трагања и спасавања у области над којом ће хеликоптер летети;
- (ж) опис ваздухопловних карата које мора да се носе у хеликоптеру у зависности од врсте лета и руте којом се лети, укључујући метод за проверу њихове ваљаности;
- (з) доступност ваздухопловних информација и *MET* услуга;
- (и) комуникационе/навигационе процедуре (*COM/NAV*) за лет на рути,
- (ј) *намерно остављено празно*
- (к) посебна ограничења хелидрома (ограничења оперативних перформанси, итд.)

Д. ОБУКА

1. План обуке и програми провере за сво оперативно особље којем су додељене оперативне дужности у вези с припремом и/или извршењем лета.
2. План обуке и програми провере мора да садрже:
 - 2.1 *За летачку посаду*: све релевантне ставке прописане JAR OPS 3 у одељцима Е и Н.
 - 2.2 *За кабинску посаду*: све релевантне ставке прописане у одељку О.
 - 2.3 *За оперативно особље, укључујући чланове посаде*:
 - (а) све релевантне ставке прописане у JAR OPS 3 у одељку Р (Превоз опасних материја);
 - (б) све релевантне ставке прописане у JAR OPS 3 у одељку С (Безбедност).
 - 2.4 *За оперативно особље, осим чланова посаде (нпр. диспечер, особље за прихват и отпрему итд.)*. Све остале релевантне ставке, прописане у JAR-OPS које се односе на њихове дужности.
3. *Процедуре*
 - 3.1 Процедуре за обуку и проверу.
 - 3.2 Процедуре које се примењују у случају да особље не постигне или не одржава потребне стандарде.
 - 3.3 Процедуре које обезбеђују да се абнормалне или ванредне ситуације које захтевају делимичну или примену свих процедура за абнормалне или ванредне ситуације и симулацију инструменталних метеоролошких услова (*ИМС*) вештачким средствима, не симулирају у току комерцијалних летова.
4. Опис документације која се чува и периоди чувања (види Додатак 1 уз JAR-OPS 3.1065)

Додатак 1 уз JAR-OPS 3.1065

Време чувања документације

Авиопревозилац мора да обезбеди да се следеће информације/документација чува у прихватљивом облику, доступна ваздухопловним властима, у периоду датом у табелама које следе.

Напомена: Додатне информације које се односе на записе о одржавању су прописане у Делу М – М.А.306 Превозиочев систем техничког дневника хеликоптера.

Табела 1 - Информације које се користе за припрему и извршење лета

Информације које се користе за припрему и извршење лета као што је прописано у JAR-OPS 3.135	
Оперативни план летења	3 месеца
Технички дневник хеликоптера	24 месеца након последњег уноса
NOTAM/AIS документација за одређену руту за припрему, ако је припрема превозилац	3 месеца
Документација масе и положаја тежишта	3 месеца
Обавештење о посебним врстама робе укључујући писану информацију вођи ваздухоплова о опасним материјама	3 месеца

Табела 2 – Извештаји

Извештаји	
Путна књига	3 месеца
Извештаји са лета за бележење догађаја као што је предвиђено у JAR-OPS 3.420 или за сваки догађај за који вођа ваздухоплова сматра за потребно да забележи/извести	3 месеца
Извештај о прекорачењу радног времена и/или смањења времена одмора	3 месеца

Табела 3 - Записи о летачкој посади

Записи о летачкој посади	
Време летења, радно време и време одмора	15 месеци
Дозволе	Док је члан летачке посаде ангажован код превозиоца
Преобука и провера	3 године
Обука за вођу ваздухоплова (укључујући проверу)	3 године
Обука и провера за одржавање компетентности	3 године
Обука и провера за летење са било ког пилотског седишта	3 године
Недавно искуство (према JAR-OPS 3.970)	15 месеци
Компетентност за аеродроме и руте (према JAR-OPS 3.975)	3 године
Обука и квалификованост за посебне операције када се захтева према (према JAR-OPS (нпр. HEMS, CAT II/III и др.)	3 године
Одговарајућа обука за превоз опасних материја	3 године

Табела 4 - Записи о кабинском особљу

Записи о кабинском особљу	
Време летења, радно време и време одмора	15 месеци
Основна обука, преобука и обука за разлике (укључујући и проверу)	Док је члан летачке кабинске посаде ангажован код оператора
Обука и освежење знања за одржавање компетентности (укључујући и проверу)	12 месеци након што члан кабинског особља напусти оператора
Одговарајућа обука за превоз опасних материја	3 године

Табела 5 - Записи о осталом оперативном особљу

Записи о осталом оперативном особљу	
Записи о обуци/квалификацијама осталог особља за које се према JAR-OPS захтева одобрени програм обуке	Записи о 2 последње о обуке

Табела 6 - Остали записи

Остали записи	
Записи о Систему квалитета	5 година
Превозна документа за опасне материје	3 месеца након завршетка лета
Листа прихватања опасних материја	3 месеца након завршетка лета

ОДЕЉАК Q – ОГРАНИЧЕЊА РАДНОГ ВРЕМЕНА, ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА И ВРЕМЕНА ОДМОРА

До увођења одредби у овај одељак примењује се Правилник о времену летења, времену лететења у дуголкинијског саобраћаја, времену летења ноћу, дневном радном времену, броју полетања и слетања у току радног времена и дужини дневног одмора чланов посаде ваздухоплова (Службни лист СРЈ, број 51/92, 38/95)

ОДЕЉАК R - ПРЕВОЗ ОПАСНИХ МАТЕРИЈА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

JAR-OPS 3.1150 Појмови

(a) Појмови који се користе у овој секцији имају следећа значења:

- (1) *Контролна листа за прихватање опасне материје на превоз.* Документ који се користи као помоћно средство приликом спољашњег прегледа пакета и докумената који прате пошиљку са опасном материјом, а у циљу утврђивања испуњености свих захтева
- (2) *Ваздухоплов намењен само за превоз робе.* Сваки хеликоптер који превози робу или делове имовине али не путнике. У вези са тим следећа лица се не сматрају путницима:
 - (i) члан посаде;
 - (ii) запослени авиопревозиоца којима је одобрен превоз, а у складу са инструкцијама датим у компанијском оперативном приручнику
 - (iii) овлашћени представник ваздухопловних власти;
 - (iv) лице која обавља дужности обзиром на специфичност утоварене пошиљке;
- (7) *удес проузрокован превозом опасних материја.* Догађај насатао и који је повезан са превозом опасних материја, а који има за последицу смрт или тешку телесну повреду лица или веће оштећење имовине (види IEM OPS 3.1.150 (a)(3) & (a)(4)).
- (8) *инцидент проузрокован превозом опасних материја.* Догађај који се разликује од удеса, а који је проузрокован и повезан са превозом опасних материја, који не мора да се догоди у ваздухоплову, а за последицу има повређивање лица, оштећење имовине, ватру, ломове, проливање, цурење течности или радијацију или неки други доказ којим се указује да није очувана целовитост паковања. Сваки догађај повезан са превозом опасне материје који озбиљно угрожава ваздухоплов или путнике сматра се инцидентом насталим услед превоза опасних материја (Види IEM OPS 3.1.150 (a)(3) & (a)(4).)
- (9) *документ за превоз опасних материја.* Документ дефинисан Техничким инструкцијама. Тај документ попуњава лице које нуди опасну материју на превоз ваздушним путем, а садржи неопходне информације о тој опасној материји. Документ садржи потписану изјаву да је опасна роба у потпуности и тачно описана својим одговарајућим називом, UN/ID бројевима, да је правилно класификована, упакована, означена и обележена налепницама и у одговарајућем стању за превоз;
- (10) *робни контејнер.* Робни контејнер је део транспортне опреме за превоз радиоактивних материја, а који је пројектован како би олакшао превоз таквих материја, било упакованих или неупакованих, једним или више различитих видова транспорта

- (11) *овлашћени заступник авио-превозника*. Организација која у име авио-превозника обавља неке или све послове у вези транспорта, укључујући пријем, утовар, истовар, трансфер или друге радње у вези опслуживања путника или робе;
- (12) *ID број*. Привремени идентификациони број за опасну материју којој није додељен UN број.
- (13) *Оверпак*. Амбалажа коју користи један пошиљалац, а садржи један или више пакета формирајући једну јединицу погодну за лакше руковање и складиштење.
- (14) *Пакет*. Завршни производ поступка паковања који се састоји од амбалаже и њеног садржаја припремљеног за превоз;
- (15) *Амбалажа*. Кутија и било који саставни део или материјал неопходан за паковање, а који обезбеђује усаглашеност за захтевима паковања.
- (16) *Одговарајући транспортни назив опасне материје*. Назив који се користи за опис одређеног артикла или супстанце у свим превозним документима и обавештењима, и када је неопходно, на паковању;
- (17) *Озбиљна повреда*. Повреда коју је лице задобило у удесу и која:
- (i) захтева болничко лечење дуже од 48 сати, а које је започето у року од седам дана од повређивања; или
 - (ii) има за последицу прелом било које кости (осим једноставног прелома ручних или ножних прстију или носа); или
 - (iii) укључује отворене ране које проузрокују озбиљна крварења, оштећење живаца, мишића и тетива; или
 - (iv) укључује повреде било којег унутрашњег органа; или
 - (v) укључује опекотине другог или трећег степена или било коју опекотину чија је површина већа од 5 % површине тела; или
 - (vi) укључује потврђену изложеност заразним супстанцама или штетној радијацији.
- (18) *Држава порекла*. Држава на чијој територији су опасне материје биле први пут утоварене у ваздухоплов;
- (19) *Техничке инструкције*. Последње важеће издање Техничких инструкција за безбедан превоз опасних материја ваздушним путем (Doc 9284-AN/905), укључујући допуне и све одобрене измене објављене одлуком комитета Међународне организације за цивилно ваздухопловство;
- (20) *UN број*. Четвороцифрени број додељен опасној материји од стручног комитета Уједињених Нација за превоз опасних материја, а у сврху означавања супстанце или групе супстанци;

JAR-OPS 3.1155 Одобрење за превоз опасних материја

(види IEM OPS 3.1155)

Авио-превозник не сме да превози опасне материје ако то предходно нису одобриле ваздухопловне власти.

JAR-OPS 3.1160 Област примене

- (а) Авио-превозник мора да поступа у складу са свим прописима наведеним у Техничким инструкцијама када превози опасне материје, без обзира да ли се лет одвија делимично или потпуно унутар или потпуно изван подручја државе (Види IEM OPS 3.1160(a)).
- (б) Артикали или супстанце које би иначе биле сврстане у опасне материје, али су искључене из одредаба наведених у овом прилогу, описане су у Техничким инструкцијама, а предвиђене су:
- (1) да буду у хеликоптеру, у складу са захтевима JAR-а или из оперативних разлога (види IEM OPS 3.1160(б)(1));
 - (2) да се превозе као храна, пиће или потрошни материјал за пружање услуге у кабини;
 - (3) превозе за потребе у току лета као ветеринарска помоћ или као средства за хумано убијање животиња (види IEM OPS 3.1160(б)(3));
 - (4) превозе за употребу у току лета за медицинску помоћ пацијенту, под условом (види IEM OPS 3.1160(б)(4):
 - (i) да су боце са гасом специјално произведене и намењене за чување и превоз одређене врсте гаса;
 - (ii) да су лекови и други медицински материјал под контролом обученог особља у току употребе у хеликоптеру;
 - (iii) да опрема која садржи батерије са влажним ћелијама буде у вертикалном положају, и ако је потребно буде причвршћена како би се спречило изливање електролита;
 - (iv) да су предузете мере које за циљ имају обезбеђивање опреме за време полетања или слетања и у било које друго време када вођа ваздухоплова сматра потребним, а у интересу безбедности;
 - (5) да могу да их носе путници или чланови посаде (види IEM OPS 3.1160(б)(5)).
- (в) Артикали или супстанце намењене за замену оних наведених у (б)(1) и (б)(2) горе, а морају да се превозе хеликоптером на начин предвиђен Техничким инструкцијама.

JAR-OPS 3.1165 Ограничења при превозу опасних материја

- (а) Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да артикали или супстанце, које су посебно означене својим именом или општим описом у Техничким инструкцијама као забрањене за превоз под било којим околностима, неће бити превожене било којим хеликоптером.
- (б) Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да артикали или супстанце, које су посебно означене својим именом или општим

описом у Техничким инструкцијама као забрањене за превоз у нормалним околностима, могу да се превозе само:

- (1) ако су изузете од прописа Техничких инструкција од свих заинтересованих држава (види IEM OPS 3.1165(b)(1)); или
- (2) када према Техничким инструкцијама могу да се превозе уз одобрење државе порекла.

JAR-OPS 3.1170 Класификација

Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да артикли и супстанце буду класификовани као опасне материје, као што је наведено у Техничким инструкцијама.

JAR-OPS 3.1175 Паковање

Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да опасне материје буду упаковане, као што је то дефинисано у Техничким инструкцијама или на други одговарајући начин што је предмет предходног одобрења ваздухопловних власти.

JAR-OPS 3.1180 Означавање и обележавање

- (а) Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да паковања, оверпак и робни контејнери буду обележени налепницама на начин који је дефинисан у Техничким инструкцијама.
- (б) Авио-превозник мора да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да паковања, оверпак и робни контејнери буду означени на начин дефинисан у Техничким инструкцијама или на други начин одређен од стране ваздухопловних власти (види AMC OPS 31180 (b)).
- (в) Када се опасне материје превозе на лету који се потпуно или делимично одвија изван територије државе, ознаке и обележја, мора да буду на енглеском језику, а додатно могу да буду и на другом језику ако се то захтева.

JAR-OPS 3.1185 Документација за превоз опасних материја

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да се опасне материје прихватају на превоз само са пратећим документима за превоз опасних материја, осим ако другачије није наведено у Техничким инструкцијама.
- (б) Кад се превозе опасне материје на лету који се потпуно или делимично одвија изван територије државе, документација за превоз опасних материја мора да буде попуњена на енглеском језику. Додатно, може да се користи и други језик ако се то захтева.

JAR-OPS 3.1190 Намерно остављено празно

JAR-OPS 3.1195 Прихватање опасних материја на превоз

- (а) Авио-превозник не сме да прихвати опасне материје на превоз све док паковање, оверпак или робни контејнер не буду испитани у складу са процедуром прихвата дефинисаној у Техничким инструкцијама.
- (б) Авио-превозник или његов овлашћени заступник мора да користи контролну листу за прихватање опасних материја на превоз. Контролна листа за прихватање опасних материја мора да омогући проверу свих релевантних детаља, мора буди у форми која омогућава ручно, механичко или компјутерско бележење резултата добијених при прихватању опасних материја.

JAR-OPS 3.1200 Контрола оштећења, цурења или загађења

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да се:
 - (1) паковања, оверпак и робни контејнер провере у циљу откривања цурења или оштећења и то непосредно пре утовара хеликоптер, као што је наведено у Техничким инструкцијама;
 - (2) паковања, оверпак или робни контејнери из којих је примећено цурење опасне материје или су оштећени не буду утоварени у хеликоптер;
 - (3) свако паковање опасне материје које је пронађено у хеликоптеру, и изгледа оштећено или цури уклони или припреми за уклањање од стране ваздухопловне власти или организације. У том случају остатак пошиљке мора да се провери како би се установило да ли је у исправном стању за превоз и да нема оштећења или загађења хеликоптера или његовог терета;
 - (4) паковања, оверпак и робни контејнери, буду проверени на знаке оштећења или цурења након истовара из хеликоптера. Ако се уоче оштећења или цурење, простор где је била смештена опасна материја мора да буде проверен на нема оштећења или загађења.

JAR-OPS 3.1205 Отклањање загађења

- (а) Авио-превозник мора да обезбеди да:
 - (1) свако загађење настало цурењем или оштећењем услед опасних материја мора да буде уклоњено без одлагања;
 - (2) хеликоптер који је загађен радиоактивном материјом одмах мора да буде искључен из употребе и не сме да се врати у употребу све док је степен радијације на свакој приступачној површини и привремено загађење веће од вредности дефинисане у Техничким инструкцијама.

JAR-OPS 3.1210 Ограничења утовара

- (а) *Путничка, пилотска кабина и робни одељци.* Авио-превозник мора да обезбеди да се опасне материје превозе, да буду утоварене, раздвојене, смештене, обезбеђене у хеликоптеру на начин дефинисан Техничким инструкцијама или на други начин предходно одобрен од ваздухопловних власти.
- (б) *Опасне материје предвиђене за превоз само ваздухопловом намењеним за превоз робе.* Авио-превозник мора да обезбеди да се пакети, са опасним материјама, који су означени налепницом “Cargo Aircraft Only”, превозе само ваздухопловом

намењеним за превоз робе и да су утоварени у њега на начин дефинисан Техничким инструкцијама.

JAR-OPS 3.1215 Обезбеђивање информација

- (а) *Информације земаљском особљу.* Авио-превозник мора да обезбеди да:
- (1) се доставе информације земаљском особљу како би обављали своје дужности у вези превоза опасних материја, укључујући и поступке у случају удеса и незгоде изазване опасним материјама;
 - (2) када је примењиво, да се информације, која се односи на поглавље (а)(1), доставе и агенту за опслуживање авио-превозника.
- (б) *Информације путницима и другим лицима.*(види АМС OPS 3.215(б)):
- (1) Авио-превозник мора да обезбеди да се информације објављују у складу са Техничким инструкцијама тако да путници буду упозорени о врстама опасних материја које су забрањене за превоз хеликоптерима; и
 - (2) Авио-превозник, и где је примењиво, његов агент за опслуживање, мора да обезбеде да су упозорења о превозу опасних материја присутна на местима прихвата робе.
- (в) *Обавештење за чланове посаде.* Авио-превозник мора да обезбеди да се у компанијском оперативном приручнику налазе информације које омогућавају члановима посаде да обављају њихове дужности у вези превоза опасних материја, укључујући и поступке у ванредним случајевима, изазване опасним материјама.
- (г) *Обавештења вођи ваздухоплова.* Авио-превозник мора да обезбеди да вођа ваздухоплова добије писмено обавештење, на начин дефинисан Техничким инструкцијама. (Види табелу 1 додатка 1 JAR OPS-у 3.1065 за чување документације)
- (д) *Обавештења у случају незгоде или удеса ваздухоплова* (види АМС OPS 3.12115(е)).
- (1) Авио-превозник чији је хеликоптер учествовао у незгоди, мора на захтев, да достави све неопходне информације у циљу смањења опасности настале услед превоза опасних материја, на најмању меру
 - (2) Авио-превозник чији је хеликоптер учествовао у удесу који се догодио услед превоза опасних материја мора да о томе обавести ваздухопловне власти државе у којој се удес догодио што је пре могуће

JAR-OPS 3.1220 ПРОГРАМИ ОБУКЕ

(види АМС OPS 3.1220)

(види IEM OPS 3.1220)

- (а) Авио-превозник мора да установи и одржава програме обуке, како се захтева Техничким инструкцијама. Програме обуке мора да одобре ваздухопловне власти.
- (б) *Авио-превозници који немају стално одобрење за превоз опасних материја.* Авио-превозник мора да обезбеди:

- (1) да особље које ради на руковању са општом робом и пртљагом буде обучено за обављање својих дужности које се односе на опасне материје. Обука мора ода бухвати најмање области приказане у колони 1 Табеле 1 и да буде таквог обима који обезбеђује потребно знање о опасностима услед опасних материја, како их препознати и који захтеви се примењују када их носе путници; и
- (2) да је следеће особље:
- (i) чланови посаде;
 - (ii) особље запослено на пословима опслуживања путника; и
 - (iii) особље обезбеђења авио-превозника, које ради на рендгенској контроли путника и њиховог пртљага, буде обучено најмање из области у колони 2 табеле 1. Обука мора да буде таквог обима који обезбеђује неопходно знање о опасностима у вези са опасним материјама, препознавању опасних материја као и о прописима за опасне материје које носе путници.

Табела 1

ОБЛАСТ ОБУКЕ	1	2
Општи принципи превоза опасних материја	X	X
Ограничења при превозу опасних материја		X
Обележавање пакета	X	X
Опасне материје у путничком пртљагу	X	X
Процедуре у ванредним случајевима	X	X

Примедба: "X" показује области које мора да буду покривене

- (в) *Авио-превозници који имају стално одобрење за превоз опасних материја. Авио-превозник мора да обезбеди:*
- (1) да особље прихвата опасних материја буде обучено и квалификовано за обављање својих дужности. Обука мора да обухвати најмање области које су приказане у колони 1 табеле 2 и мора да буде таквог обима који обезбеђује да особље може да одлучује о прихватању или одбијању опасних материја понуђених на превоз ваздушним путем.
 - (2) да особље које обавља послове земаљског опслуживања, као што је складиштење и утовар опасних материја, буде обучено за обављање послове у вези превоза опасних материја. Као минимум, обука треба да покрије области из колоне 2 табеле 2 и да је таквог обима који обезбеђује потребно знање о опасностима у вези са опасним материјама, основним принципима препознавања, руковања и утовара.
 - (3) да особље које ради на руковању са општом робом и пртљагом буде обучено за обављање својих дужности које се односе на опасне материје. Као минимум, обука треба да покрије области из колоне 3 табеле 2 и да је таквог обима који обезбеђује потребно знање о опасностима у вези са опасним материјама, основним принципима препознавања, руковања, утовара као и захтевима који се примењују када такве материје носе путници.
 - (4) да чланови летачке посаде буду обучени најмање из области наведених у колони 4 табеле 2. Обука мора да буде таквог обима који обезбеђује сазнања о опасностима у вези превоза опасних материја као и начином превоза те робе хеликоптером; и

- (5) да је особље:
- (i) запослено на пословима прихвата путника;
 - (ii) обезбеђења авио-превозника које ради на рендгенској контроли путника и њиховог пртљага; и
 - (iii) чланови посаде, осим летачког особља, завршило обуку која најмање покрива области означене у колони 5 табеле 2. Обука мора да буде таквог обима који обезбеђује потребно знање о опасностима у вези са опасним материјама и захтевима који се примењују на превоз таквих ствари када их носе путници, или њихов превоз хеликоптером уопште.

Табела 2

ОБЛАСТИ ОБУКЕ	1	2	3	4	5
Ограничења при превозу опасних материја	X	X		X	X
Класификација опасних материја	X				
Листа опасних материја	X	X		X	
Спецификација паковања и ознака	X				
Процедуре складиштења и утовара	X	X	X	X	
Опасне материје у путничком пртљагу	X	X		X	X
Процедуре у ванредним случајевима	X	X	X	X	X

Примедба. “X” показује области које мора да буду покривене

- (г) Авио-превозник мора да обезбеди да комплетно особље полаже тест како би потврдило разумевање својих одговорности.
- (д) Авио-превозник мора да обезбеди да комплетно особље за које се захтева обука за превоз опасних материја, похађа и обуку освежења знања у временским интервалима који нису дужи од 2 године.
- (ђ) Авио-превозник мора да обезбеди да се записи о извршеној обуци из превоза опасних материја чувају за комплетно особље у складу са подсекцијом (г) горе.
- (е) Авио-превозник мора да обезбеди да је особље његовог овашћеног агента за о пслуживање обучено у складу са одговарајућом колоном табеле 1 или табеле 2.

JAR-OPS 3.225 Извештаји о незгодама и удесима изазваним опасним материјама

(види AMC OPS 3.1225)

- (а) Авио-превозник мора да пријави удес или незгоду изазвану опасним материјама властима. Прелиминарни извештај мора да буде послат у року од 72 часа од догађаја, осим ако околности то спречавају.
- (б) Авио-превозник мора такође да пријави властима све непријављене или погрешно пријављене опасне материје откривене у роби или путничком пртљагу. Први, прелиминарни извештај мора да буде послат у року од 72 часа од откривања, осим ако околности то спречавају.

JAR-OPS 3.1230 Намерно остављено празно

ОДЕЉАК С – БЕЗБЕДНОСТ

JAR-OPS 3.1235 Безбедносни захтеви

Авио-превозник мора да обезбеди да је сво особље упознато и да поступа у складу са одговарајућим захтевима из Националног програма безбедности државе авио-превозиоца.

JAR-OPS 3.1240 Програми обуке

Авио-превозник мора да донесе, одржава и спроводи одобрене програме обуке који његовом особљу омогућавају да предузме одговарајуће мере у циљу спречавања незаконитог ометања, као што је саботажа или незаконита отмица хеликоптера и да на најмању могућу меру сведе последице таквих догађаја ако се они десе.

JAR-OPS 3.1245 Пријављивање акта незаконитог ометања

Након акта незаконитог ометања у хеликоптеру вођа ваздухоплова, или у његовој одсутности авио-превозник, мора без одлагања да пријави акт незаконитог ометања надлежним локалним властима и властима државе авио-превозника .

JAR-OPS 3.1250 Контролна листа за поступак претраживања хеликоптера


Авио-превозник мора да обезбеди да се на свим хеликоптерима налази контролне листа поступака које треба спровести за одређени тип хеликоптера приликом претраживања хеликоптера ради откривања скривеног оружја, експлозива или других опасних направа. Авио-превозник такође мора да обезбеди контролну листу са упутствима о акцијама које се предузимају у случају да је бомба или сумњив предмет пронађен.

JAR-OPS 3.1255 Безбедност пилотске кабине

Ако су постављена, врата пилотске кабине на свим хеликоптерима који обављају превоз путника, мора да се обезбеде тако да могу да се закључају из пилотске кабине као би се спречио неовлашћени приступ.

П Р И Л О Г 3

Образац уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта

 <p style="text-align: center;">ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ CIVIL AVIATION DIRECTORATE OF THE REPUBLIC OF SERBIA</p>							
<p>На основу члана 161. Закона о општем управном поступку („Службени лист СРЈ“, бр. 33/97 и 31/01), издаје се: <i>In accordance with Article 161 of the Law on General Administrative Procedure („Official Gazette of FRJ“, No. 33/97, 31/01), we hereby issue:</i></p> <p style="text-align: center;">УВЕРЕЊЕ О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ЈАВНОГ АВИО-ТРАНСПОРТА <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)</i></p>							
Уверење број: <i>AOC No.:</i> RS- Датум истека: <i>Expiry date:</i> Измена: <i>Revision:</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> РЕПУБЛИКА СРБИЈА <i>REPUBLIC OF SERBIA</i> </td> <td style="padding: 5px;"> Телефон: <i>Phone:</i> + 381 11 311 7347 Факс: <i>Fax:</i> + 381 11 311 7518 Интернет: <i>Internet:</i> www.cad.gov.rs Адреса: <i>Address:</i> Bulevar Zorana Djindjica 144, 11000 Beograd, Srbija </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије <i>Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia</i> </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> Пословни назив: <i>Trading name:</i> Адреса авио-превозника: <i>Operator address:</i> Телефон: <i>Telephone:</i> Факс: <i>Fax:</i> Електронска пошта: <i>E-mail:</i> </td> <td style="padding: 5px;"> Подаци о одговорном руководиоцу и одговорним лицима <i>Operational points of contact</i> Информације о одговорном руководиоцу и одговорним лицима који могу да буду контактирани без одлагања су наведене у Оперативном приручнику део А, секција <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual, part A section</i> </td> </tr> </table>	РЕПУБЛИКА СРБИЈА <i>REPUBLIC OF SERBIA</i>	Телефон: <i>Phone:</i> + 381 11 311 7347 Факс: <i>Fax:</i> + 381 11 311 7518 Интернет: <i>Internet:</i> www.cad.gov.rs Адреса: <i>Address:</i> Bulevar Zorana Djindjica 144, 11000 Beograd, Srbija	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије <i>Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia</i>		Пословни назив: <i>Trading name:</i> Адреса авио-превозника: <i>Operator address:</i> Телефон: <i>Telephone:</i> Факс: <i>Fax:</i> Електронска пошта: <i>E-mail:</i>	Подаци о одговорном руководиоцу и одговорним лицима <i>Operational points of contact</i> Информације о одговорном руководиоцу и одговорним лицима који могу да буду контактирани без одлагања су наведене у Оперативном приручнику део А, секција <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual, part A section</i>
РЕПУБЛИКА СРБИЈА <i>REPUBLIC OF SERBIA</i>	Телефон: <i>Phone:</i> + 381 11 311 7347 Факс: <i>Fax:</i> + 381 11 311 7518 Интернет: <i>Internet:</i> www.cad.gov.rs Адреса: <i>Address:</i> Bulevar Zorana Djindjica 144, 11000 Beograd, Srbija						
Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије <i>Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia</i>							
Пословни назив: <i>Trading name:</i> Адреса авио-превозника: <i>Operator address:</i> Телефон: <i>Telephone:</i> Факс: <i>Fax:</i> Електронска пошта: <i>E-mail:</i>	Подаци о одговорном руководиоцу и одговорним лицима <i>Operational points of contact</i> Информације о одговорном руководиоцу и одговорним лицима који могу да буду контактирани без одлагања су наведене у Оперативном приручнику део А, секција <i>Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay, are listed in Operations Manual, part A section</i>						
<p>Овим уверењем се потврђује да авио-превозник _____ испуњава услове за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОС) са овлашћењима наведеним у оперативној спецификацији која чини саставни део уверења, у складу са Анексом 6, Део I, Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, важећим прописима Републике Србије и одредбама Оперативног приручника.</p> <p><i>This certificate certifies that the operator _____ has met the requirements prescribed for obtaining an Air Operator Certificate (AOC) with pertaining authorizations as mentioned in Operation Specification, which is the integral part of the AOC, in accordance with Annex 6 Part I of the Convention on International Civil Aviation, applicable regulations of the Republic of Serbia and Operations Manual.</i></p>							
Број: <i>Reference:</i> Датум издавања: <i>Date of issue:</i>	<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%; padding: 5px;"> Потпис: <i>Signature:</i> Име и презиме: <i>Name:</i> Звање: <i>Title:</i> </td> <td style="width: 60%; text-align: center; padding: 5px;"> _____ генерални директор <i>Director General</i> </td> </tr> </table>	Потпис: <i>Signature:</i> Име и презиме: <i>Name:</i> Звање: <i>Title:</i>	_____ генерални директор <i>Director General</i>				
Потпис: <i>Signature:</i> Име и презиме: <i>Name:</i> Звање: <i>Title:</i>	_____ генерални директор <i>Director General</i>						
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 70%; font-size: small;"> Образац ДЦВ-ОПС-100 <i>Form CAD-OPS-100</i> </td> <td style="width: 30%; text-align: right; font-size: small;"> Страна: 1 <i>Page: 1</i> </td> </tr> </table>		Образац ДЦВ-ОПС-100 <i>Form CAD-OPS-100</i>	Страна: 1 <i>Page: 1</i>				
Образац ДЦВ-ОПС-100 <i>Form CAD-OPS-100</i>	Страна: 1 <i>Page: 1</i>						

ОПЕРАТИВНА СПЕЦИФИКАЦИЈА
AIR OPERATORS CERTIFICATE OPERATIONS SPECIFICATIONS

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia

Број телефона: +381 11 311 7347
Phone no:

Факс: +381 11 311 7518
Fax:

Електронска пошта: dgca@cad.gov.rs
E-mail:

Уверење број: <i>AOC No.</i>	RS-	Авио-превозник: <i>Operator name</i>		Потпис <i>Signature</i>	_____
		Пословни назив: <i>Dbn trading name</i>		Датум: <i>Date</i>	
Тип ваздухоплова <i>Aircraft model</i>					
Врста делатности: <i>Type of operation:</i>		Јавни авио-транспорт <i>Commercial Air Transport</i>			
		<input type="checkbox"/> Превоз путника <i>Passenger</i>	<input type="checkbox"/> Превоз робе <i>Cargo</i>	<input type="checkbox"/> Медицински превоз <i>Emergency Medical Service</i>	
Подручје летења: <i>Areas of Operations:</i>					
Посебна ограничења: <i>Special limitations:</i>					
ПОСЕБНА ОВЛАШЋЕЊА <i>SPECIAL AUTHORISATIONS</i>	ДА <i>YES</i>	НЕ <i>NO</i>	ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА <i>SPECIAL APPROVALS</i>		НАПОМЕНЕ <i>REMARK</i>
Превоз опасних материја <i>Dangerous Goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Летење у условима смањене видљивости: <i>Low visibility operations:</i>			CAT: RVR: m DH: ft		
А) Прилаз и слетање <i>Approach and Landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Б) Полетање <i>Take off</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR: m		
RVSM <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време скретања: минута <i>Maximum diversion time: minutes</i>		
Навигацијска спецификација за PBN <i>Navigation specification for PBN operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Континуирана пловидбеност <i>Continuing Airworthiness</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
MNPS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Стрми прилази <i>Steep Approach</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Слетање на кратке стазе <i>Short Landing Operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Потврде кабинском особљу <i>Cabin Crew Attestation</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта која су издата пре ступања на снагу овог правилника важе и даље, до истека рока важења који је у њима наведен.

Ступањем на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о броју и саставу чланова посаде ваздухоплова („Службени лист СФРЈ”, бр. 57/78 и 7/83 и „Службени лист СРЈ”, број 40/95).