

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 – АОС*)** 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 - ЈАА*)** - придружени орган Европске конференције цивилног ваздухопловства (*European Civil Aviation Conference - ЕСАС*) који је састављен од представника цивилних ваздухопловних власти држава чланица;
- 6) Заједнички ваздухопловни захтеви (*JAR*)** су заједнички ваздухопловни прописи држава чланица ЈАА.

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 – ОМ*), 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 зависноти 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 Equipmet List – MEL);
- 12) изјаву о испуњавању услова из Одељака К и L (Subpart K&L), JAR-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.

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

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.

Члан 14.

За обављање јавног авио-транспорта, поред услова прописаних овим правилником, авио-превозник мора да испуни и Заједничке ваздухопловне захтеве Заједничких ваздухопловних власти који су повезани са коришћењем ваздухоплова и то:

- 1) JAR-11 Прописане и припадајуће процедуре Заједничких ваздухопловних власти (JAA Regulatory and Related Procedures);
- 2) JAR-AWO Операције у свим временским условима (All Weather Operations);
- 3) JAR-STD 1A и JAR-STD 1H (симулатори летења авионом и симулатори летења хеликоптером);
- 4) JAR-STD 2A и JAR-STD 2H (уређаји за оспособљавање за летење авионом и уређаји за оспособљавање за летење хеликоптером);
- 5) JAR-STD-3A и JAR-STD 3H (уређаји за вежбање летачких и навигационих процедура (Flight and Navigation Procedures Trainers);
- 6) JAR-STD 4A (уређаји за основно инструментално оспособљавање (Basic Instrument Training Devices);
- 7) JAR-26 Додатни захтеви пловидбености за авио-превознике (Additional Airworthiness Requirements for Operators);
- 8) JAR-MMEL/MEL Главна листа минималне исправности опреме и система ваздухоплова (Minimum Master Equipment List /Master Equipment List).

Одредбе JAR-OPS 1 Секције 2 и JAR-OPS 3 Секције 2 (Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory 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.

У случају различитог тумачења одредаба из Прилога 1 и 2 овог правилника меродаван је оригинални текст JAR-OPS 1 (амандман 13) и JAR-OPS 3 (амандман 5), на енглеском језику.

Члан 16.

Уверења која су авио-превозници стекли пре 31. маја 2006. године важе до издавања уверења на основу одредаба овог правилника, а најкасније до 31. маја 2008. године.

Уверења која су авио-превозници стекли после 31. маја 2006. године важе до истека рока важења који је у њима наведен.

Члан 17.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи Правилник о условима и поступку издавања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (YU

JAR-OPS 1) („Службени гласник Републике Србије“, бр. 43/2006).

Члан 18.

Овај правилник ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

Бр. 1/0-01-0001/2008-0009

У Београду, 29.02.2008. године

Савет

Председник

**мр Велимир Илић с.р.
министар за инфраструктуру**

П Р И Л О Г 1

ОДЕЉАК А - Примењивост

JAR-OPS 1.001 Примена

- а) JAR-OPS 1 прописује захтеве који се примењују на цивилне авионе који се користе за обављање јавног авио-транспорта, а који обавља авио-превозник чије је главно седиште пословања (и представништво, ако постоји) на територији земље чланице ЈАА-а. Одредбе JAR-OPS 1 се не примењује 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 повратене летове у вези са њима, а којима се превозе лица која се иначе превозе на оваквим летовима;
 - 3) летове непосредно пре, за време и непосредно након пружања услуга из ваздуха под условом да су такви летови повезани са том делатношћу, и којима се, осим чланова посаде, не превози више од 6 лица која су неопходна за обављање услуге.
- б) Захтеви из JAR-OPS, 1 су примењиви:
- 1) на авио-превознике који обављају летење авионима чија је максимална маса на полетању већа од 10 тона или са највећим одобреним бројем путничких седишта 20 или више, или са мешовитом флотом обзиром на наведени критеријум, најкасније од 1. априла 1998. године, осим ако другачије није прописано.
 - 2) на авио-превознике који обављају летење свим другим авионима, најкасније од 1. октобра 1999. године, осим ако другачије није прописано.

ОДЕЉАК Б – УОПШТЕНО

JAR-OPS 1.005 Опште

- (а) Авио-превозник је обавезан да користити авион за обављање јавног авио-транспорта у складу са одредбама JAR-OPS 1. У случају обављања јавног авио-транспорта авионима са перформасама класе Б могу се применити одређена упрошћења наведена у додатку 1 JAR-OPS 1.005(а).
- (б) Авио-превозник је обавезан да испуни захтеве наведене у JAR 26 који се односе на авионе којима обавља јавни авио-транспорт. До званичне примене JAR 26, примењиваће се важећи национални прописи из области ваздухопловства.
- (в) Сваки авион се мора користити у складу с условима из уверења о пловидбености и у оквиру одобрених ограничења, садржаних у летачком приручнику авиона.
- (г) Коришћење авиона за авио-такси и медицински превоз мора бити у складу са одредбама JAR-OPS 1.

- (д) Сви вештачки уређаји за летачку обуку, на пример, симулатори летења или симулатори летења без покрета и визуелних система, а који замењују авион за потребе обуке и/или провере, морају да испуњавају захтеве наведене у JAR-STD. Извођење обуке на тим уређајима морају да одобре ваздухопловних власти.

JAR-OPS 1.010 Изузећа

Ваздухопловне власти могу, привремено и у изузетним случајевима, одобрити одступање од одредби из JAR-OPS 1, када утврде да постоји потреба за тим, а у зависности од усаглашености са додатним условима које ваздухопловне власти сматрају неопходним како би се обезбедио прихватљив ниво сигурности.

JAR-OPS 1.015 Оперативне директиве

- (а) Ваздухопловне власти, издавањем оперативних директива, могу забранити, ограничити или утврдити посебне услове у интересу сигурности обављања јавног авио-транспорта.
- (б) Оперативне директиве садрже:
- (1) разлог издавања;
 - (2) примењивост и трајање; и
 - (3) поступци који се захтевају од авио-превозника.
- (в) Оперативне директиве представљају допуну одредби JAR-OPS 1.

JAR-OPS 1.020 Закони, прописи и процедуре – одговорности авио-превозника

- (а) Авио-превозник дужан да обезбеди:
- (1) да сви запослени буду упознати са чињеницом да морају поштовати законе, прописе и процедуре оних држава у којима се обавља јавни авио-транспорт, а који су у вези са обављањем њихових дужности; и
 - (2) да су сви чланови посаде упознати са законима, прописима и процедурама које се односе на обављање њихових дужности.

JAR-OPS 1.025 Заједнички језик

- (а) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да сви чланови посаде могу комуницирати на заједничком језику.
- (б) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да комплетно оперативно особље разуме језик којим су написани делови оперативног приручника који се односе на њихове дужности и одговорности.

JAR-OPS 1.030 Листа минималне исправности опреме и система авиона – одговорности авио-превозника

- (а) Авио-превозник је обавезан да за сваки авион пропише листу минималне исправности опреме и система, која је предмет одобравања од стране ваздухопловних власти. Листа минималне исправности опреме и система у основи мора имати главну листу минималне исправности опреме и система (уколико иста постоји), прихваћену од стране ваздухопловних власти, али не сме бити мање рестриktivна.
- (б) Авио-превозник мора користити авион у складу са листом минималне исправности опреме и система авиона, осим уколико ваздухопловне власти не одобре другачије. Та

одобрења ни у ком случају не смеју бити ван ограничења наведених у главној листи минималне исправности опреме и система.

JAR-OPS 1.035 Систем квалитета

(види *AMC OPS 1.035* и *IEM OPS 1.035*)

- (а) Авио-превозник је обавезан да установи један систем квалитета и именовати руководиоца квалитета ради праћења усклађености с процедурама и њихове примењивости, а које су неопходне да би се обезбедила пловидбеност авиона и задовољавајући ниво сигурности летења. Праћење усклађености подразумева и повратну спрегу са одговорним руководиоцем (видети JAR-OPS 1.175(ж)) ради предузимања корективних мера, ако постоји потреба за тим.
- (б) Систем квалитета мора садржати програм којим се обезбеђује квалитет, а који садржи процедуре за проверу којима се обезбеђује да се јавни авио-транспорт обавља у складу с важећим захтевима, стандардима и процедурама.
- (в) Систем квалитета и руководилац квалитета морају бити прихватљиви за ваздухопловне власти.
- (г) Систем квалитета мора бити описан у одговарајућој документацији.
- (д) Без обзира на одредбе става (а), ваздухопловне власти могу прихватити предлог за постојањем 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 кроз читаву организацију.

JAR-OPS 1.037 Програм спречавања удеса и сигурности летења

(видети *ACJ OPS 1.037*)

- (а) Авио-превозник мора да донесе и одржава програм спречавања удеса и сигурности летења, који могу буду саставни део система квалитета, при томе укључујући:
 - (1) програме за стицање и одржавање знања о ризицима код свих лица укључених у обављање јавног авио-транспорта;
 - (2) план извештавања о догађајима којим се омогућава упоређивање и процена одговарајућих извештаја о незгодама и удесима у циљу препознавања неповољних трендова или одступања у интересу сигурности летења. Планом треба да се заштити идентитет лица које је пријавило догађај и обухвати могућност анонимног пријављивања догађаја (видети ACJ OPS 1.037 (а)(2)); и
 - (3) процењивање одговарајућих информација које се односе на удесе и незгоде, њихово објављивање, без пребацивања кривице;
 - (4) програм праћења параметара лета за авионе чија је максимална одобрена маса на полетању већа од 27 000 кг, почев од 1. јануара 2005. године. Праћење параметара лета је проактивна употреба дигиталних параметара лета сакупљених са обављених летова, а у циљу унапређења сигурности летења. Програм праћења параметара лета не сме бити предмет казних мера и треба да има адекватну заштиту извора података (видети ACJ OPS 1.037 (а)(4)); и
 - (5) ангажовање лица одговорног за спровођење горе наведеног програма.
 - (6) Лице, одговорно за спровођење програма сигурности летења и спречавања удеса, предлаже корективне мере које произилазе из горе наведеног програма.

- (б) Руководилац квалитета прати спровођење промена које резултат предлога корективних мера утврђених програмом сигурности летења и спречавање удеса.

JAR-OPS 1.040 Додатни чланови посаде

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да чланови посаде, који нису обавезни чланови летачке или кабинске посаде, буду обучени и да имају потребно знање за обављање дужности које су им додељене.

JAR-OPS 1.045 *Намерно остављено празно*

JAR-OPS 1.050 Информације у вези трагања и спасавања

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да информације које се односе на службе трагања и спасавања, а у вези су са планираним летом, буду лако доступне у летачкој кабини.

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

Авио-превозник је обавезан 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 мора по могућству садржати, 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.

JAR-OPS 1.060 Принудно слетање на воду

Авио-превозник несме да користи авион, који има максимални одобрени број путничких седишта 30 и више, на летовима изнад воде на удаљености дужиој од 120 минута лета при брзини крстарења или 400 наутичких миља, у зависности шта је краће, од копна погодног за слетање у случају ванредне ситуације, осим ако авион испуњава услове за принудно слетање на воду који су прописани важећим правилником о пловидбености.

JAR-OPS 1.065 Превоз ратног наоружања и муниције

(види *IEM OPS 1.065*)

- (а) Авио-превозник не сме да превози ратно наоружање и муницију без писмене сагласности свих заинтересованих држава.
- (б) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да ратно наоружање и муниција буду:
- (1) смештени на месту у авиону којем у току лета путници немају приступ;
 - (2) у случају ватреног оружја, ненапуњеног, осим када пре лета добије писмено одобрење свих заинтересованих држава да се такво оружје и муниција може превозити на начин који се у целини или делимично разликује од оног који је наведен у овом ставу.
- (в) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да је вођа ваздухоплова буде упознат са свим детаљима о сваком оружју и муницији које је планирано да се превезе као и о месту у авиону на којем ће исто бити смештено.

JAR-OPS 1.070 Превоз спортског оружја и муниције
(види *IEM OPS 1.070*)

- (a) Авио-превозник је обавезан да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да му се пријави сваки комад спортског оружја и муниције коју је планиран да се превезе.
- (б) Авио-превозник који прихвати да превезе спортско оружје и муниције мора обезбедити да оно буде:
 - (1) смештено на месту у авиону које није доступно путницима у току лета, осим ако ваздухопловне власти не установе да то није практично и одобре примену другачије процедуре; и
 - (2) ненапуњено, ако се ради о ватреном оружју или другом оружју које може да се садржи муницију.
- (в) Муниција за спортско оружје се може превозити у предатом пртљагу путника што је подложно ограничењима, наведеним у Техничким инструкцијама (види JAR-OPS 1.1160(б)(5)), као што је дефинисано у JAR-OPS 1.1150(a)(15).

JAR-OPS 1.075 Начин превоза путника

- (a) Авио-превозник је у обавези да предузме све одговарајуће мере како се током лета ниједно лице неби нашло у делу авиона који није намењен смештају путника, осим ако вођа ваздухоплова писменим путем привремено допусти приступ у неки од таквих делова авиона:
 - (1) ради предузимања мера у циљу сигурности авиона или било ког путника, животиње или робе у њему;
 - (2) у коме се превози роба или пртљак, а тај део је направљен тако да омогући приступ лицима у току лета.

JAR-OPS 1.080 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.085 Дужности посаде
(види *ACJ OPS 1.085(е)(3)*)

- (a) Сваки члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности:
 - (1) које се односе на сигурност авиона и лица која се на њему налазе; и
 - (2) које су наведене и описане кроз упутства и процедуре у оперативном приручнику.
- (б) Члан посаде мора да:
 - (1) обавести вођу ваздухоплова о сваком недостатку, отказу или квару за које сматра да може утицати на пловидбеност или сигурност обављања лета, укључујући и системе који се користе у случају ванредне ситуације;
 - (2) да обавести вођу ваздухоплова о сваком догађају који је угрозио или је могао да угрози сигурност лета; и
 - (3) да поступи у складу с прописаним поступком извештавања авио-превозника, у складу са JAR-OPS 1.037(a)(2). У сваком од тих случајева, копија извештаја се мора предати вођи ваздухоплова.
- (в) Ништа од наведеног у (б) горе, не ослобађа обавезе члана посаде да пријави догађај без обзира што је можда тај догађај већ био пријављен од стране неког другог члана посаде

- (г) Забрањено је члановима посаде да обављају дужности у авиону:
- (1) док су под дејством неког лека који може да утиче на њихове способности тако да тиме може угрозити сигурност;
 - (2) након рођења на великим дубинама док не прође одређено време;
 - (3) након давања крви док не прође одређено време;
 - (4) ако сами посумњају да нису у стању да обављају своје дужности; или
 - (5) ако знају односно сумњају да су преморени, или осећају да су неспремани у мери која би могла да угрози лет.
- (д) Чланови посаде не смеју:
- (1) конзумирати алкохол најмање 8 сати пре јављања на дужност или почетка дежурства;
 - (2) да започну радно време ако им је концентрација алкохола у крви већа од 0.2 промила;
 - (3) да узимају алкохол у току радног времена или у време дежурства.
- (ђ) Вођа ваздухоплова:
- (1) је одговоран за сигурност свих чланова посаде, путника и робе у авиону од тренутка њиховог уласка/утовара па све до напуштања/истовара из авиона на крају лета;
 - (2) је одговоран за обављање лета и сигурност самог авиона од тренутка када је авион спреман за почетак таксирања па све до тренутка док се не заустави на крају лета и док се погонске групе као примарни извори кретања у потпуности не угасе
 - (3) има овлашћење за издавање наређења које сматра потребним у циљу обезбеђења сигурности самог авиона, лица или робе која се превозе у њему;
 - (4) има овлашћење за искрцавање било ког лица или дела робе који може, по његовом мишљењу, да 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 дрога, а које би у таквом стању евентуално могло да угрози сигурност авиона или лица у њему;
 - (6) може да одбије превоз непожељних, депортованих или притворених лица уколико њихов превоз представља ризик за сигурност авиона или лица у њему;
 - (7) мора да обезбеди да сви путници буду упознати са местом излаза за случај опасности као и местом и начином употребе опреме за случај опасности;
 - (8) мора обезбедити да сви оперативни поступци и листе провере буду усклађени са оперативним приручником.
 - (9) да забрани члановима посаде да обављају било какве радње за време полетања, почетног пењања, завршног прилаза и слетања, осим радњи које су потребне за сигурно извођење лета авиона.
 - (10) да не дозволи:
 - (i) онеспособљивање, искључивање или брисање података из уређаја за снимање параметара лета или брисање снимљених података након лета у случају незгоде или удеса, а који је предмет обавезног извештавања
 - (ii) онеспособљивање или искључивање уређаја за снимање гласова у пилотској кабини у току лета, осим ако сматра да би се снимљени подаци, који би се иначе аутоматски избрисали, морали сачувати за потребе истраге о удесу односно угрожавању сигурности, а исто тако не сме да допусти да снимљени подаци буду ручно избрисани за време или након лета у случају несреће или удеса, а који је предмет обавезног извештавања;

- (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 предполетног прегледа.
- (е) Вођа ваздухоплова или пилот коме је додељено обављање лета мора, у случају ванредних догађаја који захтевају тренутно доношење одлука и предузимање радњи, да исте предузме за које сматра да су потребне у датим околностима. У тим случајевима може, у интересу сигурности, да одступи од правила, оперативних поступака и метода.

JAR-OPS 1.090 Овлашћење вође ваздухоплова

Авио-превозник је у обавези да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да лица која се превозе у авиону поступају по наредбама вође ваздухоплова, а које су у интересу сигурности авиона, лица и имовине који се превозе.

JAR OPS 1.095 Овлашћење за таксирање авионом

- (а) Авио-превозник је у обавези да предузме све одговарајуће мере којима се обезбеђује да авион који је у његовој надлежности не врши таксирање по аеродромским површинама за кретање, од стране лица које није члан летачке посаде, осим ако је лице које седи за командама:
- 1. прописно овлашћено од стране авио-превозника или овлашћеног заступника који је оспособљен за:
 - (i) таксирање авиона
 - (ii) коришћење радио станице и
 - 2. је 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 неопходним за безбедно кретање авиона по аеродрому.

JAR-OPS 1.100 Приступ пилотској кабини

- (а) Авио-превозник је у обавези да забранити свим лицима, која нису чланови посаде на дужности, приступ пилотској кабини као и превоза у истој, осим у случају када је то лице:
- (1) члан посаде на дужности;
 - (2) представник ваздухопловних власти који је одговоран за издавање уверења, дозвола, или вршење инспекцијског надзора, када је то неопходно за обављање његових званичних дужности; или
 - (3) поседује одобрење, и превози се у складу са упутствима из оперативног приручника.
- (б) Вођа ваздухоплова је у обавези да обезбеди:

- (1) да приступ у пилотску кабину не проузрокује скретање пажње и/или утиче на поступке летења, а у циљу сигурности и
 - (2) да су сва лица које се превозе у пилотској кабини упозната с важећим процедурама сигурности.
- (в) За доношење коначне одлуке о приступу у пилотску кабину одговоран је вођа ваздухоплова.

JAR-OPS 1.105 Недозвољен превоз

Авио-превозник је у обавези да предузме све одговарајуће мере како би спречио сакривање лица или робе у авиону.

JAR-OPS 1.110 Преносни електронски уређаји

Авио-превозник не сме дозволити и мора предузети све одговарајуће мере како би обезбедио да ниједно лице у авиону не користи преносне електронске уређаје који би могли штетно утицати на рад авионских система и опреме.

JAR-OPS 1.115 Алкохол и дроге

Авио-превозник не сме дозволити ни једном лицу да уђе или да буде у авиону које је под дејством алкохола или дрога у мери у којој би могао да угрози сигурност авиона или лица у њему, и с тим у вези мора предузети све потребне мере.

JAR-OPS 1.120 Угрожавање сигурности

- (а) Авио-превозник је обавезан да предузме све могуће мере како би се спречило да услед нечије несавесности или немара дође до:
- (1) угрожавања авиона или лица у њему;
 - (2) појаве да авион угрози неко лице или имовину.

JAR-OPS 1.125 Документи који морају налазити у авиону током лета

- (а) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да се за време лета у авиону налазе следећи документи:
- (1) уверење о регистрацији;
 - (2) уверење о пловидбености;
 - (3) оригинал или копија уверења о нивоу буке (ако се примењује), укључујући и превод на енглески језик;
 - (4) оригинал или копија уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта - АОЦ
 - (5) дозвола за рад уграђене радио станице; и
 - (6) полиса осигурања за штету према трећем лицу/трећим лицима.
- (б) Сваки члан посаде мора на сваком лету да има важећу летачку дозволу с одговарајућим овлашћењем/овлашћењима за потребе обављања тог лета.

JAR-OPS 1.130 Приручници који се морају налазити у авиону током лета

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да се у авиону налазе одговарајући делови оперативног приручника који су у вези са дужностима посаде током сваког лета;
 - (2) да делови оперативног приручника, који су потребни за лет, буду лако доступни члановима летачке посаде авиона;
 - (3) да се у авиону налази важећи летачки приручник авиона, осим уколико ваздухопловне власти не прихвате да оперативни приручник дефинисан у JAR-OPS 1.1045, додаток 1, део В садржи одговарајуће податке за тај авион.

JAR-OPS 1.135 Додатни подаци и обрасци који се морају налазити у авиону током лета

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се у авиону у току сваког лета, осим докумената и приручника дефинисаних у JAR-OPS 1.125 и JAR-OPS 1.130, налазе следећи подаци и обрасци:
- (1) оперативни план лета, који најмање садржи податке прописане JAR-OPS 1.1060;
 - (2) техничка књига авиона, која најмање садржи податке прописане делом М - М.А.306 Систем попуњавања техничке књиге авиона;
 - (3) подаци о попуњеном АТS плану лета;
 - (4) одговарајући NOTAM/AIS подаци;
 - (5) одговарајући метеоролошки подаци;
 - (6) документација о маси и положаја тежишта, као што је наведено у одељку J;
 - (7) обавештење о посебним категоријама путника, који нису чланови посаде, као што су особе обезбеђења, лица са инвалидитетом, непожељни путници, депортована лица и притворена лица;
 - (8) обавештење о посебним врстама робе, укључујући опасне материје. Ово обавештење за вођу ваздухоплова мора бити у писаном облику, како је дефинисано у JAR-OPS 1.1215(г);
 - (9) важеће мапе и карте с припадајућим документима дефинисаним JAR-OPS 1.290 (б)(7);
 - (10) сви остали документи које заинтересоване државе могу захтевати, као што су робни и путнички манифест, итд.; и
 - (11) обрасци који се попуњавају у складу са захтевима ваздухопловних власти и самог авио-превозника.
- (б) Ваздухопловне власти могу дозволити да неке од информација наведених у ставу (а) горе не морају бити у штампаном облику али се мора увести прихватљив стандард о доступности, употребљивости и поузданости тих информација.

JAR-OPS 1.140 Подаци који чувају на земљи

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

- (1) да за време лета или серије летова:
 - (i) на земљи остану подаци који се односе на лет и који одговарају врсти лета;
 - (ii) се подаци чувају све док се не направи њихов дупликат на месту где ће бити одложени у складу са одредбама JAR-OPS 1.1065; или, ако је то неизводљиво,
 - (iii) да ти подаци буду смештени у авиону и то у контејнеру који је отпоран на пламен.
- (б) Подаци из става (а) горе обухватају:
 - (1) копију оперативног плана лета;
 - (2) копију одговарајућег дела/делова техничке књиге авиона;
 - (3) NOTAM за одговарајуће руте, уколико их је из одређених разлога авио-превозилац издао;
 - (4) документацију о маси и положају тежишта, уколико се захтева (JAR-OPS 1.625);
 - (5) обавештење о посебним врстама робе.

JAR OPS 1.145 Овлашћење за инспекцијски надзор

Авио-превозник је дужан да обезбеди овлашћеним лицима ваздухопловних власти, да у било које време могу да уђу у авион и лете у било ком авиону који се користи у складу са АОЦ-ом издатим од стране ваздухопловних власти, као и да им допусти приступ и останак у пилотској кабини, с тим да вођа ваздухоплова може одбити приступ ако се по његовом мишљењу, тиме угрожава сигурност лета.

JAR-OPS 1.150 Израда документације и записа

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

JAR-OPS 1.155 Чување документације

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
 - (1) чување свих оригиналних докумената или копија у предвиђеном времену, чак и у случају да престане да буде корисник тог авиона;

- (2) приступ документацији новом авио-превознику, и то оној коју је дужан да чува за сваког члана посаде, у складу с одељком Q, уколико тај члан посаде постане члан посаде другог авио-превозника.

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

(a) *Чување записа*

- (1) Авио-превозник је дужан да након удеса авиона, у коме се налази уређај за снимање параметара лета, сачува забележене податке у периоду од 60 дана, у највећој могућој мери, који се односе на тај удес, а који су сачувани у уређају у периоду од 60 дана, осим ако служба трагања и спасавања не одлучи другачије;
- (2) Авио-превозник који је користио авион са уграђеним уређајем за снимање параметара лета, након незгоде која подлеже обавезном извештавању, мора сачувати податке у што већем обиму у периоду од 60 дана осим ако не постоји претходно одобрење ваздухопловних власти, или уколико служба трагања и спасавања не одлучи другачије;
- (3) уз то, када ваздухопловне власти наложе, авио-превозник који користи авион у коме се налази уређај за снимање параметара лета, мора сачувати првобитно забележене податке у периоду од 60 дана, уколико служба трагања и спасавања не наложи другачије;
- (4) У случају када је обавезан уређај за снимање параметара лета у авиону, авио-превозник је дужан:
 - (i) да сачува записе за време употребе авиона, како је прописано JAR-OPS-ом 1.715, 1.720 и 1.725, осим за потребе провере рада и одржавања уређаја за снимање параметара лета може, у време провере, да избрише сав снимљени материјал осим последњих сат времена снимка;
 - (ii) да сачува 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 временском периоду, а на захтев ваздухопловних власти, поднесе на увид доступне односно, сачуване податке забележене уређајем за снимање параметара лета.

(в) *Коришћење записа*

- (1) запис са уређаја за снимање разговора у пилотској кабини може се користи само за потребе истраге у случају удеса или незгоде која захтева обавезно подношење извештаја, осим уз сагласност свих чланова посаде на које се запис односи.
- (2) записи уређаја за снимање параметара лета смеју се користити само за потребе истраге у случају удеса или незгоде који подлеже обавезном подношењу извештаја, осим када те записе:
 - (i) авио-превозник користи за потребе пловидбености или одржавања
 - (ii) идентификовања, или

- (iii) обелодањује у складу са безбедносним процедурама.

JAR OPS 1.165 Закуп авиона

(a) *Појмови*

Појмови који су у употреби у овом члану имају следеће значење:

- (1) *закуп авиона без посаде* – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закупца;
- (2) *закуп авиона са посадом* – када се авион користи у складу са уверењем о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта закуподавца;
- (3) *авио-превозник из државе чланице ЈАА-а* – авио-превозник који поседује одобрење за обављање јавног авио-транспорта у складу са одредбама JAR-OPS 1, а које је издато од стране једне од држава чланица ЈАА.

(б) *Закуп авиона између авио-превозника из држава чланица ЈАА-а*

- (1) *давање у закуп авиона са посадом*. Авио-превозник, који уступа авион с комплетном посадом другом авио-превознику и при томе задржава све функције и одговорности прописане у одељку Ц, и даље остаје одговоран за авион.
- (2) *у случају свих осталих закупа, осим закупа са посадом*
 - (i) осим у случају закупа наведеног у ставу (б)(1) горе, авио-превозник, који узима у закуп авион другог авио-превозника или даје у закуп авион другом авио-превознику, мора од ваздухопловних власти предходно обезбедити одобрење за узимање односно давање авиона у закуп. Сви услови који су део овог одобрења морају бити садржани у уговору о закупу;
 - (ii) они делови уговора о закупу које су одобриле ваздухопловне власти, изузев одредби које се односе на авион и комплетну посаду у којима није предвиђено преузимање функција и одговорности сматраће се, у односу на закупљени авион, као одступање од АОЦ-а под којим се обављају летови.

(в) *Закуп авиона између авио-превозника из државе чланице ЈАА-а и другог лица које је авио-превозник али није из државе чланице ЈАА-а*

- (1) *узимање у закуп авиона без посаде*
 - (i) авио-превозник из државе чланице ЈАА-а не сме узети у закуп авион без посаде од авио-превозника из државе која није чланица ЈАА-а, осим уз предходну сагласност ваздухопловних власти. Услови, који су саставни део одобрења, морају бити укључени у уговор о закупу авиона;
 - (ii) авио-превозник из државе чланице ЈАА-а је дужан да обезбеди, када 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 JAR-26, обавесте ваздухопловне власти и за исте одступања буду прихватљива;

- (2) *узимање у закуп авиона са посадом*
- (i) авио-превозник из државе чланице ЈАА-а не сме да узме у закуп авион с посадом од авио-превозника из државе која није чланица ЈАА без предходног одобрења ваздухопловних власти;
 - (ii) авио-превозник из државе чланице ЈАА-а је дужан да обезбеди, а у вези авиона узетих у закуп са посадом:
 - (А) да су стандарди сигурности закуподавца у погледу одржавања и обављања јавног авио-транспорта једнаки оним који су дефинисани ЈАР прописима;
 - (Б) да је закуподавац авио-превозник који поседује АОЦ издат од државе потписнице Чикашке конвенције;
 - (В) да авион поседује стандардно уверење о пловидбености издато у складу са ИКАО Анексом 8. Стандардно уверење о пловидбености издато од државе чланице ЈАА-а, а која није држава одговорна за издавање АОЦ-а, прихвата се без даљњег поступка, када је издато у складу са одредбама ЈАР-21; и
 - (Г) испуњење свих захтева ЈАА-а које примјењују ваздухопловне власти државе закупца.
- (3) *давање у закуп авиона без посаде*
- (i) авио-превозник из државе чланице ЈАА-а може дати у закуп авион без посаде за потребе комерцијалног превоза, сваком другом авио-превознику из државе потписнице Чикашке конвенције, ако су испуњени следећи услови:
 - (А) да су ваздухопловне власти дале изузеће авио-превознику из државе чланице ЈАА-а, које се односи на обавезе испуњавања одговарајућих захтева ЈАР-OPS 1, након што су ваздухопловне власти државе закупца писмено преузеле одговорност за надзор, одржавање и обављање јавног авио-транспорта авионом и након што је авион избрисан из уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОЦ); и
 - (Б) да је одржавање авиона у складу с одобреним програмом одржавања;
- (4) *давање у закуп авиона са посадом.* Авио-превозник из државе чланице ЈАА-а који обезбеђује авион са комплетном посадом другом авио-превознику и који задржава све функције и одговорности прописане у одељку Ц, остаје и даље одговорни авио-превозник за авион;

JAR-OPS 1.170 *Намерно остављено празно*

Додатак 1 JAR-OPS-у 1.005(а)
Коришћење авиона са перформасама класе Б

- (а) Појмови

- (1) Панорамски летови–полетање и слетање се обавља на истом аеродрому
 - (2) Летови из места А у место Б – полетање и слетање се обавља на различитим
 - (3) Ноћ–време између завршетка сумрака и почетка свитања или други период између заласка и изласка сунца који пропишу ваздухопловне власти (види АСЈ додатка 1 JAR OPS-а 1.005(а), став 7)
- (б) Летови, на које се односи овај додатак, могу се обављати са следећим поједностављењима:
- (1) *JAR OPS 1.035 Систем квалитета*

Види: АМС OPS 1.175 којим се описује појам малих и веома малих авио-превозника

У случају веома малих авио-превозника, на радном месту руководиоца квалитета може бити одговорни руководилац, ако се при томе користе екстерни проверивачи. Ово се такође примењује и на случај када је одговорни руководилац уједно и одговорно лице за једну или више делатности.
 - (2) *JAR OPS 1.037 Програм спречавања удеса и сигурности летења*

(Види АСЈ Додатака 1 JAR OPS-а 1.005(а))
 - (3) *JAR OPS 1.075 Начини превоза лица*

Нису неопходни у случају VFR летове једномоторним авионом
 - (4) *JAR OPS 1.100 Приступ пилотској кабини*
 - (i) Авио-превозник је дужан да пропише услове за коришћење седишта за члана летачке посаде за превоз путника.
 - (ii) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да:
 - (А) превоз путника на седишту члана летачке посаде не узнемирава и/или утиче на процес летења; и
 - (Б) путник који седи на седишту члана летачке посаде буде упознат са одговарајућим ограничењима и процедурама сигурности
 - (5) *JAR OPS 1.105 Неовлашћени превоз*

Није примењив на VFR летове једномоторним авионом
 - (6) *JAR 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, следећа документа не морају бити у авиону:
 - (А) оперативни план лета
 - (Б) техничка књига авиона

- (В) NOTAM/AIS документи
- (Г) метеоролишки подаци
- (Д) обавештење о специјалним категоријама путника и сл; и
- (Ђ) обавештење о посебним врстама робе укључујући и опасне материје, итд.

- (ii) У случају дневних VFR летова који се обављају из места А у место Б, једномоторним авионом, није потребно носити обавештење о специјалним категоријама путника, дефинисано у JAR OPS-у 1.135.
- (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 самог лета.

(7) *JAR OPS 1.125 Користићење услуга служби контроле летења:*

За дневне VFR летове једномоторним авионом, необавезан контакт са службом контроле летења се мора одржавати у зависности од природе лета. Службе трагања и спасавања морају бити обезбеђене и то у складу са одредбама JAR OPS-а 1.300

(8) *JAR OPS 1.255 Оперативни аеродромски минимуми*

У случају VFR летова, стандардни минимуми су довољни за испуњење овог захтева. Када је неопходно, авио-превозник може прописати додатне захтеве узимајући у обзир факторе као што су радио покривеност, конфигурација терена, природа површине са којих се врше полетање и слетање, услови за обављање летова и капацитети службе контроле летења.

(9) *JAR OPS 1.235 Процедуре снижења нивоа буке*

Није примењива за летове у VFR условима једномоторним авионом

(10) *JAR OPS 1.240 Ваздушни путеви и подручја за обављање летова*

Одредба (а)(1) није примењива на панорамске летове који се обављају у дневним VFR условима, једномоторним авионом.

(11) *JAR OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета*

За дневне VFR летове, ова одредба се примењује на следећи начин. Авио-превозник је дужан да обезбеди да се такви летови обављају дуж ваздушних путева или у оквиру таквих подручја који омогућају сигурно надвишење терена и који узимају у обзир утицаје као што су температура, конфигурација терена, неповољни метеоролошки услови (нпр озбиљна турбуленција, корекција температуре и притиска у односу на стандардне вредности).

(12) *JAR OPS 1.255 Политика планирања горива*

- (i) за панорамске летове – авио-превозник је дужан да дефинише минималну количину горива, са којом се мора завршити лет. Ова минимална количина (финална резерва), горива не сме бити мања од оне количине која је неопходна за лет у трајању од 45 минута.
- (ii) за летове из места А у место Б – авио-превозник мора обезбедити да прорачин корисног горива пред лет, мора узети у обзир:
 - (А) гориво за таксирање – количину горива која се потроши пре полетања, ако је то значајна количина; и
 - (Б) путно гориво (гориво неопходно за лет до дестинације); и
 - (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; и
 2. финална резерва горива – гориво неопходно за додани лет у трајању од 45 минута (за авионе са клипним моторима) или 30 минута (за авионе са млазним моторима); и
 - (Г) гориво за лет до алтернативног аеродрома – гориво неопходно за лет до алтернативног аеродрома предвиђеног за дестинацију, под условом да се захтева алтернативни аеродром
 - (Д) Додатно гориво – количина горива коју може захтевати вођа ваздухоплова као додатак на ону количину горива дефинисану у одредбама од (А) до (Г), горе

(13) *JAR OPS 1.265 Превоз непожељних путника, депортираца или притворених лица*

За VFR летове једномоторним авионом, када не постоји намера да се превозе непожељни путници, депортована лица или лица у притвору, авио-превозник није у обавези да дефинише процедуре за превоз ових категорија путника

(14) *JAR OPS 1.280 Заузимање путничких седишта:*

Није примењиво за VFR летове једномоторним авионом

(15) *JAR OPS 1.285 Обавештавање путницима*

Демонстрација и обавештење путницима морају бити прилагођени врсти лета. У случају летова авиона са једним пилотом, пилот не може бити укључен у обављање горе наведених дужности које би га ометале у обављању летачких дужности.

(16) *JAR OPS 1.290 Припрема лета:*

- (i) Оперативни план лета није потребан у случају панорамских летова

- (ii) за летове из места А у место Б, у дневним VFR условима – авио-превозник је дужан да обезбеди да поједностављени облик оперативног плана лета, а који је у вези са врстом летова, буде попуњен за сваки лет.

(17) *JAR OPS 1.295 Избор аеродрома*

Није примењиво на VFR летове. Неопходна упутства за употребу аеродрома као и површине за полетање и слетање морају бити у складу са захтевима JAR OPS-a 1.220

(18) *JAR OPS 1.310 Места за чланове посаде*

За VFR летове, упутства која третирају ову материју су неопходна само у случају летова са који се обављају са два члана летачке посаде.

(19) *JAR OPS 1.375 Праћење потрошње горива у току лета*

Додатак 1 JAR OPS 1.375 није обавезан у случају дневних VFR летова једномоторним авионом.

(20) *JAR OPS 1.405 Започињање и настављање са прилазом*

Није примењиво на VFR летове.

(21) *JAR OPS 1.410 Оперативне процедуре – надвишење висине прага писте*

Није примењиво на VFR летове.

(22) *JAR OPS 1.430 до 1.460 укључујући и додатке:*

Нису примењиви на VFR летове.

(23) *JAR OPS 1.530 Полетање*

- (i) одредбе наведене у (а) се примењују са следећим додатком. Ваздухопловне власти могу, на појединачној основи, прихватити друге податке који се односе на перформансе, а које је установио авио-превозник на основу показних летова и/или забележених реалних података. Одредбе наведене у (б) и (в) се примењују уз следеће додатке. У случајевима када су захтеви овог одељка не могу испунити због физичког ограничења дужине полетно-слетне стазе и када постоји јасан јавни интерес и неопходност за обављање летова, ваздухопловне власти могу да прихвате, на појединачној основи, друге податке о перформансама, који нису у супротности са оним који су дати у летачком приручнику авиона, а који се односе на специјалне процедуре, дефинисане од стране авио-превозника и/или забележених реалних података
- (ii) авио-превозник који жели да обавља летове у складу са одребама наведеним под (i) горе, мора предходно обезбедити одобрење

ваздухопловних власти које су издале АОЦ. Овакво одобрење мора садржати:

- (А) тип авиона;
- (Б) врсту летова;
- (В) аеродроме и полетно-слетне стазе, који се захтевају;
- (Г) ограничење да се полетање обави услед VMC;
- (Д) оспособљеност чланова посаде; и
- (Ђ) ограничење за авионе који поседују сертификат за тип који је први пут издат пре 1 јануара 2005 године

(iii) лет авиона мора бити прихваћен од стране државе на чијој се територији налази аеродром.

(26) *JAR OPS 1.550 Слетавње на суве полетно-слетне стазе:*

- (i) овај члан се примењује са следећим додатком. У случајевима где се захтеви овог члана не могу применити због физичког ограничења у односу на дужину писте, а где постоји јасан јавни интерес и неопходност за обављање летова, ваздухопловне власти могу прихватити, на појединачној основи, друге податке о перформансама, који нису у супротности са оним који су дати у летачком приручнику авиона, а односе се на специјалне процедуре, дефинисане од стране авио-превозника и/или забележених реалних података.
- (ii) авио-превозник који жели да обавља летове у складу са одредбама наведеним под (i) горе, мора предходно обезбедити одобрење ваздухопловних власти које су издале АОЦ. Овакво одобрење мора садржати:

- (А) тип авиона;
- (Б) врсту летова;
- (В) аеродроме и полетно-слетне стазе, који се захтевају;
- (Г) ограничење крајњег прилаза и слетања да се обавља у условима VMC;
- (Д) оспособљеност чланова посаде; и
- (Ђ) ограничење на авионе који поседују сертификат за тип који је први пут издат пре 1 јануара 2005 године

(iii) лет авиона мора бити прихваћен од стране државе на чијој се територији налази аеродром

(27) *JAR OPS 1.640 Функционисање светала авиона*

Ваздухопловне власти могу дати писмено изузеће од неких или свих захтева наведених у делу (а) до 1. јануара 2005 године и то за авионе са једним чланом летачке посаде, који лети у дневним VFR условима, који поседује уверење о пловидбености које је први пут издато пре 22 маја 1995 године, без електричних система. Горе наведено је предмет одобрења свих држава које се прелећу.

(28) *JAR OPS 1.650 Дневни VFR летови*

Члан JAR OPS 1.650 се примењује уз следећи додатак. Једномоторни авиони, први пут издатог појединачног уверења о пловидбености пре 22 маја 1995 године, могу бити изузети од наведених захтева у ставовима (ђ), (е), (ж) и (з) од стране ваздухопловних власти ако испуњење истих захтева модификацију.

(29) *Део М – М.А.704 – Управљање сталном пловидбеношћу.*

ММЕ може бити прилагођен врсти лета који се обавља.

(30) *Део М- М.А.306 Начин попуњавања техничке књиге авиона*

(види АСЈ додатка 1 JAR OPS 1.1005(а))

(31) *JAR OPS 1.940 Састав летачке посаде*

Ставови (а)(2), (а)(4) и (б) нису примењиви на дневне VFR летове, осим (а)(4) који се мора у потпуности примењивати у случају када се JAR OPS-ом 1, захтевју два члана летачке посаде

(32) *JAR OPS 1.945 Обука за нови тип авиона и провера*

- (i) одредба наведена у (а)(7) – летење на линији под надзором (LIFUS) се може обавити на сваком авионом одговарајуће класе. Број LIFUS-а који се захтева зависи од сложености летова који се обављају.
- (ii) одредбе члана (а)(8) се не захтевају

(33) *JAR OPS 1.955 Одређивање вође ваздухоплова*

Одредба под (б) се примењује као што следи:
Ваздухопловне власти могу прихватити скраћен курс за вођу ваздухоплова, а који је у вези са врстом летова који се обављају.

(34) *JAR OPS 1.960 Вође ваздухоплова са дозволом комерцијалног пилота*

Одредбе (а)(1)(i) нису примењиве у случају дневних VFR летова.

(35) *JAR OPS 1.965 Периодична обука и провера:*

- (i) одредба (а)(1) се мора применити на дневне VFR летове као што следи. Комплетна обука и провера мора бити у складу са врстом летова као и класом авиона, на којој члан летачке посаде обавља лет, узимајући у обзир сваку карактеристичну опрему која се користи.
- (ii) одредба (а)(3)(ii) се примењује као што следи. Обука у авиону се може обавити испитивачем за класу авиона (CRE), испитивачем у лету (FE), или испитивачем за тип авиона (TRE)
- (iii) одредба (а)(4)(i) се примењује као што следи. Провера стручности од стране авио-превозника може спроводити испитивач за тип авиона

- (TRE), испитивач за класу авиона (CRE) или одговарајуће обучен вођа ваздухоплова овлашћен од авио-превозника и прихваћен од ваздухопловних власти, а који је обучен у погледу CRM-а
- (iv) одредба (б)(2) за дневне VFR летове се примењује као што следи. У случајевима када се летење сезонски и то у периоду који није дужим од 8 узастопних месеци, једна провера стручности од стране авио-превозника мора бити урађена пре почетака обављања јавног авио-транспота.

(36) *JAR OPS 1.968 Неопходна обученост пилота за летење на било ком седишту*

Додатак 1 се не примењује у случајевима дневних VFR летова једномоторним авионом.

(37) *JAR OPS 1.975 Оспособљеност за руте и аеродроме*

- (i) за дневне VFR летове, чланови (б), (в) и (г) нису примењиви, осим у случајевима када се захтева, а обезбеђује га авио-превозилац, специјално одобрење државе на чијој се територији налази аеродром
- (ii) у случају IFR летова или ноћних VFR летове, као алтернативно решење чланова од (б) до (г), оспособљеност за руте и аеродроме може бити признато уз следеће одредбе:
- (A) осим за летове ка најзахтевнијим аеродромима, обављање летова на најмање 10 сектора у подручју обављања летова у периоду од 12 месеци и додатно самостално информисање.
- (B) летови ка најзахтевнијим аеродромима се могу обавити ако:
1. је вођа ваздухоплова квалификован за аеродром у предходних 36 месеци; тако што је посетио аеродром, тако што је био члан посаде на лету ка том аеродрому или је био посматрач
 2. се прилаз изводи у VMC условима из одговарајућег сектора са минималном висином; и
 3. је адекватно самоинформисање извршено пре лета

(38) *JAR OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанте авиона:*

- (i) није примењиво уколико су летови ограничени на једног члана летачке посаде, клипним авионом, а који се обављају у дневним VFR условима
- (ii) за IFR и ноћне VFR летове, захтеви наведени у додатку 1 JAR OPS-а 1.980, ставови (г)(2)(i) за 500 часова у одговарајућем саставу посаде пре него што се добије уписану дозволу за други тип се смањује за 100 сати или сектора ако је један од уписаних типова одговарајући за класу авиона. Провера у лету мора бити завршена пре него што пилот постане вођа ваздухоплова.

(39) *JAR OPS 1.981 Летење авионом и хеликоптером*

Одредба (а)(1) није примењива уколико је летење ограничено на једног члана летачке посаде са авионом који поседује клипне моторе

(40) *JAR OPS 1.1045 Оперативни приручник – структура и садржај:*

Види АМС OPS 1.1045

(41) *JAR OPS 1.1060 Оперативни план лета:*

Није примењив на панорамске летове, у дневним VFR условима. За летове из места А у место Б, у дневним VFR условима, захтеви наведени у овом члану су примењиви али план лета може бити у поједностављеном облику, а све у складу са врстом лета који се обавља.

(42) *JAR OPS 1.1070 ММЕ – Приручник о одржавању авиона*

ММЕ се мора прилагодити врсти летова који се обављају. (Види АСЈ додатка 1 JAR OPS-а 1.005(а))

(43) *JAR OPS 1.1071 Техничка књига авиона:*

Примењиво је као на начин наведен у делу М - М.А.306 Систем попуњавања техничке књиге авиона авио-превозника

(44) *Прилог Р – Превоз опasnих материја*

Види АСЈ додатка 1 JAR OPS-а 1.005(а)

(45) *JAR OPS 1.1235 Захтеви безбедности:*

Види АСЈ додатка 1 JAR OPS-а 1.005(а)

(46) *JAR 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) *JAR OPS 1.1250 Листа претраге авиона:*

Није примењиво на дневне VFR летове.

Додатак 1 JAR OPS-у 1.125

Документи које је потребно носити у авиону у току лета

Види JAR OPS 1.125

У случају губитка документа коју су наведени у JAR OPS-у 1.125, употреба авиона се може наставити све док се лет не заврши у бази или у месту где је могуће обезбедити замену документа.

ОДЕЉАК Ц – СЕРТИФИКАЦИЈА И НАДЗОР АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА

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

Напомена 1: Додатак 1 овом члану ближе одређује садржај и услове издавања уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта -АОЦ.

Напомена 2: Додатак 2 овом члану ближе одређује захтеве руковођења и организације.

- (а) Авио-превозник може користити авион у комерцијалне сврхе, само у складу са условима наведеним у уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОЦ).
- (б) Подносилац захтева за издавање АОЦ-а, или промену у АОЦ-у, мора омогућити ваздухопловним властима, да у складу са предложеним летовима, изврше испитивање свих аспеката са становишта сигурности.
- (в) Подносилац захтева за издавање АОЦ –а:
 - (1) не сме поседовати АОЦ који је издат од стране других ваздухопловних власти, осим ако све заинтересоване ваздухопловне власти нису тако одобриле;
 - (2) мора имати главно седиште пословања и ако постоје представништва на територији државе која је одговорна за издавање АОЦ-а (види IEM OPS 1.175(с)(2));
 - (3) мора имати уписане авионе, којима ће обављати јавни авио-транспорт у складу са АОЦ-ом, у регистар државе која је одговорна за издавање АОЦ-а; и
 - (4) мора доказати ваздухопловним властима да је у стању да обавља летове са прописаним нивоом сигурности.
- (г) Изузетно од тачке (в)(3) горе, авио-превозник може у обостраном договору ваздухопловних властима државе које су издале АОЦ и ваздухопловних власти друге државе да користи авионе који се налазе у регистру те друге државе.
- (д) авио-превозник је обавезан да омогући ваздухопловним властима приступ својој организацији или приступ у ангажованој JAR-145 организацији одржавања као и авонима, а ради провере сталне усклађености са захтевима JAR-OPS-а.
- (ђ) АОЦ се може изменити, суспендовати или укинути уколико ваздухопловне власти закључе да авио-превозник више не може да обавља јавни авио-транспорт са прописаним нивоом сигурности.
- (е) авио-превозник је обавезан да ваздухопловним властима на задовољавајући начин докаже да:
 - (1) је његова организација и руководство подесна за врсту и обим јавног авио-транспорта; и
 - (2) има дефинисане поступке за вршење сталног надзора над обављањем саобраћаја.
- (ж) авио-превозник је у обавези да именује одговорног руководиоца, прихватљивог за ваздухопловне власти, који има овлашћење да може обезбедити да се комплетан

- саобраћај и одржавање могу у потпуности финансирати и изводити у складу са стандардима које захтевају ваздухопловне власти. (Види ACJ OPS 1.035)
- (з) авио-превозник мора да именује одговорна лица, прихватљива за ваздухопловне власти, која су одговорна за руковођење и надзор у оквиру:

- (1) летачке делатности;
- (2) система одржавања;
- (3) обуке посада; и
- (4) земаљске делатности.

(Види ACJ OPS 1.175(i))

- (и) Једно лице може да буде именовано на више руководећих функција, ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти. Код авио-превозника који запошљава 21 или више радника са пуним радним временом, најмање два лица су неопходна како би се покриле све четири области одговорности. (Види ACJ OPS 1.175(j) и (к))
- (ј) За авио-превознике који запошљавају 20 или мање радника са пуним радним временом, једну или више одговорних функција може обављати одговорни руководиолац ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти. (Види ACJ OPS 1.175(j) и (к))
- (к) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се сваки лет обавља у складу с одредбама из оперативног приручника.
- (л) Авио-превозник је дужан да уговори одговарајућа средства за земаљско опслуживање, а све у циљу сигурног опслуживања својих летова.
- (љ) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су његови авиони опремљени и посада оспособљена у складу са захтевима за врсту и подручје обављања јавног авио-транспорта.
- (м) Авио-превозник је обавезан да испуни захтеве одржавања у складу са делом М, за све авионе којима обавља јавни авио-транспорт под условима дефинисаним у АОЦ-у.
- (н) Авио-превозник је обавезан да достави ваздухопловним властима примерак оперативног приручника, као што је наведено у одељку П, као и све измене и допуне тог приручника.
- (њ) Авио-превозник мора одржавати објекте, уређаје и средства у главној бази, примерено врсти и подручју обављања јавног авио-транспорта.

JAR-OPS 1.180 Издавање, промене и продужавање важности АОЦ-а

- (а) Авио-превознику ће бити издат АОЦ, или извршити промена у АОЦ-у, и као такав АОЦ ће важити само ако:
- (1) авиони којима се обавља јавни авио-транспорт поседују стандардно уверење о пловидбености који је издала држава чланица ЈАА у складу са ИКАО Анексом 8. Стандардно уверење о пловидбености које је издала државе чланица ЈАА, а која није држава одговорна за издавање АОЦ-а биће прихваћено без даљњег поступка ако је издато у складу са одредбама JAR-21;
 - (2) су ваздухопловне власти одобриле систем одржавања у складу с делом М; и
 - (3) ваздухопловним властима пружи доказе да је способан да:
 - (i) успостави и одржава одговарајућу организацију;

- (ii) успостави и одржава систем квалитета у складу са одредбама наведеним у JAR-OPS 1.035;
 - (iii) се усагласи са захтеваним програмима обуке;
 - (iv) се усагласи са захтевима одржавања који су у складу с врстом и обимом наведеног саобраћаја, укључујући и одговарајуће одредбе које су прописане у JAR-OPS 1.175(е) до (м); и
 - (v) се усагласи са одредбама JAR-OPS 1.175
- (б) Без обзира на одредбе JAR-OPS 1.185(ђ), авио-превозник је обавезан да обавести ваздухопловне власти у најкраћем могућем времену о промени података који су достављени у складу са одредбама JAR-OPS 1.185(а) доле.
- (в) Уколико ваздухопловне власти нису уверене у погледу испуњености услова из става (а) горе, могу захтевати да се изврши један или више показних летова, који могу уједно бити и комерцијални летови.

JAR-OPS 1.185 Административни захтеви

- (а) Авио-превозник је у обавези да приликом подношења захтева за прво издавање АОЦ-а, његову измену или продужење важности, обезбеди следеће податке:
- (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, заједно са њиховим квалификацијама и искуством; и
 - (6) оперативни приручник.
- (б) Када је реч о систему одржавања, авио-превозник мора приложити следеће податке приликом првог издавања АОЦ-а, и када је то примењиво, при измени или продужењу важности АОЦ-а, и то за сваки тип авиона који ће користити за обављање јавног авио-транспорта (види IEM OPS 1.185(б)):
- (1) приручник о управљању одржавањем авиона;
 - (2) програм (програме) одржавања авиона;
 - (3) техничку књигу авиона;
 - (4) ако постоји, појединости из уговора о одржавању између авио-превозника и организације за одржавање овлашћене по JAR-145;
 - (5) број авиона.
- (в) Захтев за прво издавање АОЦ-а мора се поднети барем 90 дана пре планираног отпочињања јавног авио-транспорта, с тим да се оперативни приручник може поднети најкасније 60 дана пре почетка планираног јавног авио-транспорта.
- (г) Захтев за измену АОЦ-а мора се поднети најкасније 30 дана пре планираних промена, осим у случају другачијег договора.
- (д) Захтев за продужење важности АОЦ-а мора се поднети најкасније 30 дана пре истека његове важности, осим у случају другачијег договора.
- (ђ) О променама одговорних лица, осим у изузетним околностима, ваздухопловне власти морају бити обавештене најкасније 10 дана пре планиране промене.

JAR-OPS 1.190 *Намерно остављено празно*

Додатак 1 JAR-OPS-у 1.175

Садржај и услови за издавање уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта (АОЦ)

У АОЦ-у се наводи:

- (а) Назив и место (главно седиште пословања) авио-превозника;
- (б) Датум издавања и период важности;
- (в) Опис врсте одобреног јавног авио-транспорта;
- (г) Тип (типове) авиона који су одобрени за употребу.
- (д) Регистарску ознаку (регистарске ознаке) одобрених авиона, осим ако је авио-превозник добио сагласност за систем обавештавања ваздухопловних власти о регистарским ознакама авиона којима обавља јавни авио-транспорт под својим АОЦ-ом.
- (ђ) Одобрена подручја за обављање јавног авио-транспорта.
- (е) Посебна ограничења; и
- (ж) Посебна одобрења/сагласности као што су нпр.:
CAT II/CAT III (укључујући одобрени минимум), MNPS, ETOPS, RNAV, RVSM,
Превоз опасних материја.

Додатак 2 JAR-OPS-у 1.175

Руковођење и организација имаоца АОЦ-а

- (а) *Опште.* Авио-превозник је дужан да обезбеди стабилну и ефикасну руководећу структуру како би обезбедио сигурно обављање јавног авио-транспорта. Именована одговорна лица морају имати доказане руководеће способности, заједно са одговарајућим техничким односно оперативним квалификацијама у ваздухопловству;
- (б) *Именовани руководиоци*
 - (1) опис дужности и одговорности именованих руководилаца, укључујући и њихова имена, морају бити наведени у оперативном приручнику, а о свакој њиховој стварној односно намераваој промени или промени дужности морају бити, у писменој форми, обавештене ваздухопловне власти;
 - (2) у случају одсутности именованих одговорних лица авио-превозник мора предузети одговарајуће мере ради обезбеђења сталног надзора;
 - (3) лице које је прихваћено као одговорно лице за имаоца АОЦ-а не сме да буде одговорно лице другог имаоца АОЦ-а, осим ако то прихвате заинтересоване ваздухопловне власти.
 - (4) именовани одговорна лица морају да буду везана уговором о раду за довољан број радних сати тако да могу да обављају руководеће дужности које су примерене врсти и обиму саобраћаја.
- (в) *Примереност особља и надзор над особљем*
 - (1) *Чланови посаде.* Авио-превозник је дужан да запосли довољан број чланова летачке и кабинске посаде за планиран саобраћај, при чему чланови посаде

морају бити обучени и проверени у складу с одредбама из одељка Н и О, у зависности који се од њих примењује;

(2) *Земаљско особље*

- (i) број земаљског особља зависи од врсте саобраћаја и његовог обима. Потребно је да одељења оперативне и земаљског опслуживања буду попуњена обученим особљем које је потпуно свесно својих одговорности унутар организације;
- (ii) авио-превозник, који уговара обављање појединих услуга са другом организацијом, задржава сву одговорност за одржавање стандарда. У таквим околностима, задатак именованог одговорног лица је да обезбеди да сваки запослени уговорне организације задовољава захтеване стандарде;

(3) *Надзор*

- (i) број лица за надзор зависи од структуре авио-превозника и броја запосленог особља.
- (ii) Дужности и одговорности лица за надзор морају бити дефинисане, а све друге обавезе морају бити уређене тако да му омогућавају обављање надзорничких послова из његове надлежности.
- (iii) надзор земаљског особља и чланова посаде обављају лица која поседују искуство и личне квалитете који су довољни да се постигну норме предвиђене оперативним приручником.

(г) *Услови смештаја*

- (1) авио-превозник у свакој оперативној бази мора да обезбеди довољно расположивог простора за рад особља чији послови директно утичу на сигурност летења. Посебна пажња се мора посветити потребама земаљског особља које је повезано с оперативним надзором, чувањем и објављивањем важних података као и запосленима који раде на пословима планирања лета;
- (2) службе мора да буду у стању да на време доставе оперативна упутства и друге информације свима којима су оне неопходне;

(д) *Документација.* Авио-превозник мора да организује израду, измене и допуне приручника, и друге документације.

ОДЕЉАК Д – ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

JAR-OPS 1.192 Појмови

(а) Појмови наведени у овој одредби се користе у одељку Д, а нису дефинисани у оквиру JAR-1. Појмови се користе имају следећа значења:

- (1) Одговарајући аеродром: Аеродром који авио-превозник сматра задовољавајућим, у погледу карактеристике полетно-слетне стазе и захтева

- који се односе на перформансе. У предвиђено време употребе аеродрома, очекује се да ће аеродром бити доступан и опремљен неопходним помоћним службама као што су контрола летења, довољно осветљење, средства за комуникацију, метеоролошки извештаји, навигациона средства као и службе неопходне у случају ванредне ситуације.
- (2) Одговарајући ETOPS алтернативни аеродром на рути: одговарајући аеродром који у предвиђено време евентуалне употребе поседује активну службу контролу летења и барем један инструментални прилаз.
 - (3) Алтернативни (ERA) аеродром на рути: одговарајући аеродром на рути који је могуће планирати.
 - (4) 3% ERA: Алтернативни аеродром на рути који се бира у циљу смањења рутне резерве горива на 3%.
 - (5) Изоловани аеродром: Уколико ваздухопловне власти прихвате, одредишни аеродром се сматра изолованим, уколико је захтевана количина горива (горива за скретање са руте заједно са завршном количином горива) до најближег одговарајућег адекватног алтернативног одредишног аеродрома је већа од:
 - (i) количине горива потребног за лет од два сата или 45 минута плус 15% од планираног путног времена које авион проводи на висини крстарења, за авионе са клипним моторима. Бира се мања вредност.
 - (ii) количине горива неопходног за два сата лета на стандардној потрошњи горива у фази крстарења изнад дестинације, укључујући коначну резерву горива за авионе са млазним моторима.
 - (6) Одговарајућа позиција: позиција која се може одредити употребом опреме за мерење растојања (DME), одговарајућег постављеног NDB-а, VOR-а, SRE-а или PAR или неког другог положаја између 3 и 5 миља од прага полетно-слетне стазе, а који независно одређује позицију авиона.
 - (7) Критична фаза лета: Критичне фазе лета су залет, путања лета при полетању, финални прилаз, слетање, укључујући рулање при слетању, као и све друге фазе лета према дискреционом праву вође ваздухоплова.
 - (8) Рутна резерва: Количина горива неопходна како би се предупредиле непредвиђене околности које могу имати утицај на потрошњу горива у току летења ка одредишном аеродрому, као одступања самог авиона када је реч о потрошњи горива од стандардне потрошње горива, одступања од прогнозираних метеоролошких услова као и одступања од планиране руте и/или нивоа крстарења односно висине.
 - (9) Засебне полетно-слетне стазе: То су полетно-слетне стазе на истом аеродрому које имају одвојене површине за слетање. Ове полетно-слетне стазе могу да буду одвојене или да се укрштају на такав начин да ако је једна полетно-слетна стаза блокирана, то неће спречити планирана слетања и полетања на другој полетно-слетној стази. Свака од полетно-слетних стаза мора имати одвојене прилазне процедуре које су базиране на засебним навигационим средствима.

JAR-OPS 1.195 Оперативна контрола
(видети AMC OPS 1.195)

Авио-превозник је у обавези да:

- (a) успоставити и одржавати метод за оперативну контролу који је одобрен од ваздухопловних власти, и
- (б) врши оперативну контролу над свим летовима који се обављају у складу са условима наведеним у његовом АОЦ-у

JAR-OPS 1.200 Оперативни приручник

Авио-превозник је у обавези да изради оперативни приручник у складу са одељком П који се користи као материјал за пружање инструкција комплетном оперативном особљу.

JAR-OPS 1.205 Стручност оперативног особља (види ACJ OPS 1.205)

Авио-превозник је у обавези да обезбеди да је комплетно особље, са задацима или које је директно укључено, у летачке или земаљаске послове буде на одговарајући начин обучено, да је показало способност обављања одређених задатака и да је свесно одговорности и односа тих дужности у оквиру оперативе уопште.

JAR-OPS 1.210 Утврђивање процедура

- (a) Авио-превозник је обавезан да, за сваки тип авиона, утврди процедуре и инструкције које садрже дужности земаљског особља и чланова посаде, и то за све послове на земљи и у току лета (види AMC OPS 1.210(a)).
- (б) Авио-превозник мора да утврди систем листа провере које користе чланови посаде у свим фазама лета авиона како у нормалним, ванредним и у условима опасности, у зависности шта је примењиво, како би обезбедио примену оперативних процедура из Оперативног приручника (види IEM OPS 1.210(b)).
- (в) Авио-превозник не сме захтевати од члана посаде да изводи било какве активности у току критичних фаза лета осим оних које су неопходне за сигурно обављање лета (види JAR OPS 1.192)

JAR-OPS 1.215 Коришћење услуга контрола летења

Авио-превозник је обавезан да обезбедити коришћење услуга контрола летења за све летове кад год је то могуће.

JAR-OPS 1.216 Оперативне инструкције у току лета (види ACJ OPS 1.216)

Авио-превозник је у обавези да обезбеди да његове оперативне инструкције у току лета које проузрокују промену у плану летења морају, када је практично, буду у координацији са одговарајућом службом контроле летења, пре него што се проследе ка авиону.

JAR-OPS 1.220 Одобравање аеродрома од стране авио-превозника (види JAR-OPS 1.192)

Авио-превозник може одобрити употребу само оних аеродрома који су прикладни за тип авиона и врсту летова које обавља.

JAR-OPS 1.225 Оперативни минимум аеродрома

- (a) Авио-превозник је обавезан да одредити оперативни минимум аеродрома, утврђен у складу са одредбама JAR-OPS 1.430 за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који је одобрен за коришћење у складу са одредбама JAR OPS 1.220.
- (б) Свако повећање критеријума одређено од ваздухопловних власти мора бити додато минимуму утврђеном у складу са ставом (а) горе.
- (в) Минимуми за одређени тип прилаза и процедуру слетања сматрају се употребљивим ако:
 - (1) је опрема на земљи, која је приказана на одговарајућој карти, а која се захтева за горе наведене фазе лета, у функцији;
 - (2) су системи у авиону који су потребни за тип прилаза у функцији;
 - (3) су испуњени захтевани критеријуми перформанси авиона;
 - (4) је посада одговарајуће оспособљена.

JAR-OPS 1.230 Поступци инструменталног одласка и прилаза

- (a) Авио-превозник мора користити процедуре инструменталног одласка и прилаза које је одобрила држава у којој се налазе аеродром.
- (б) Изузетно од тачке (а), вођа ваздухоплова може да прихвати одобрење контроле летења да скрене са објављене руте одласка или прилаза ако су у обзир узети критеријуми за надвишавање препрека и ако су узети у обзир услови у којима се врши летење. Завршни прилаз мора да се изводи визуелно или по утврђеној процедури инструменталног прилаза.
- (в) Другачије процедуре од оних прописаних, које се треба да се користе у складу са тачком (а) горе, авио-превозник може спроводити само су одобрене од ваздухопловне власти државе у којој се аеродром налази, ако се тако захтева.

JAR-OPS 1.235 Процедуре за смањење нивоа буке

- (a) Авио-превозник је обавезан да установи оперативне процедуре за смањење буке у току инструменталног летења, а које морају бити у складу са ICAO PANS OPS, том 1 (Doc 8168-OPS/611)
- (б) Процедуре за смањење нивоа буке за време полетања и пењања које је авио-превозник одредио сваки тип авиона морају важити за све аеродроме.

JAR-OPS 1.240 Руте и подручја летења

- (a) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да се летење одвија само на рутама или над подручјима:
 - (1) на којима је обезбеђена одговарајућа земаљска опрема, одговарајуће службе, укључујући и метеоролошку службу, а све за планирани лет;
 - (2) за које су карактеристике авиона, које има намеру да користи, такве да могу испунити захтеване минималне висина лета;
 - (3) на којима је опрема авиона, који је у плану да се користи, задовољава минимум потребне опреме за обављање планираних летова;
 - (4) за која су доступне одговарајуће карте и мапе (види JAR-OPS 1.135(a)(9));

- (5) на којима су, ако се користе двомоторни авиони, на располагању одговарајући аеродроми унутар прописаних граница времена / удаљености сходно JAR-OPS-у 1.245;
 - (6) на којима су, ако се користе једномоторни авиони, на располагању површине које омогућују сигурно принудно слетање.
- (б) Авио-превозник је обавезан да летење извршава са свим ограничењима на рути или подручју летења, а које су утврдиле ваздухопловне власти.

JAR-OPS 1.241 Летење у одређеном ваздушном простору са смањеним минималним вертикалним раздвајањем

(Види: *JAA Administrative & Guidance Material, section 1, Part 3, Leaflet 6*)

Авио-превозник не сме користити авион у оним деловима ваздушног простора где је, у складу са Регионалним споразумом о ваздушној пловидби, минимум вертикалног раздвајања 300 м (1000 фита) осим ако ваздухопловне власти то нису одобриле (RVSM одобрење)(Види и JAR-OPS 1.872).

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

(види ACJ OPS 1.243)

- (а) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да авион који лети у подручјима, кроз делове ваздушног простора или на рутама где се захтевају посебне навигацијске карактеристике, буде сертификован за обављање таквих летова, и да је ако се тако захтева, поседује оперативно одобрење ваздухопловних власти. Види такође JAR-OPS 1.865(в)(2), 1.870 и 1.872.
- (б) Авио-превозник који врши летење у областима наведеним у ставу (а), је обавезан да све процедуре за везане за кретање на рути, прописане од стране ваздухопловних власти којима припада ваздушни простор о коме је реч, буду укључене у оперативни приручник.

JAR-OPS 1.245 Највећа удаљеност од одговарајућег аеродрома, за вишемоторне авионе без ETOPS одобрења

- (а) Осим ако не поседује посебно одобрење ваздухопловних власти, а које је у складу са JAR-OPS 1.246(а) (ETOPS одобрење), авио-превозник не сме обављати летење са двомоторним авионом, на рути која садржи тачку која је даља, од прописане вредности, од одговарајућег аеродрома. Прописане вредности су следеће:

(1) за авионе са перформансама класе А и са:

- (i) максималним одобреним бројем путничких седишта 20 или више; или
- (ii) максималном дозвољеном масом на полетању 45360 кг или више,

то је удаљеност која се прелети за 60 минута са једним неисправним мотором при брзини крстарења, која је одређена у складу са ставом (б) доле;

(2) за авионе са перформансама класе А и са:

- (i) највећим одобреним бројем путничких седишта од 19 или мање; и
- (ii) највеће дозвољене масе на полетању мање од 45360 кг,

то је растојање које се прелети за 120 минута или, ако је одобрено од ваздухопловних власти, до 180 минута за млазне авионе, при брзини крстарења са отказом једног мотора која је одређена у складу са параграфом (б) испод (Види АМС OPS 1.245 (а)(2)).

(3) за авионе са перформансама класе Б или Ц:

- (i) удаљеност која се прелети за 120 минута са једним неисправним мотором при брзини крстарења која је одређена ставом (б) доле: или
- (ii) 300 наутичких миља, у зависности шта је мање (види IEM OPS 1.245(a))

(б) Авио-превозник је обавезан да одреди брзину за израчунавање максималне удаљености до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона, која не прелази V_{MO} која се заснива на стварној брзини авиона коју исти може да одржава са једним неисправним мотором под следећим условима:

- (1) међународна стандардна атмосфера (ISA)
- (2) ниво лета:

(i) за турбомлазне авионе:

- (А) FL 170; или
- (Б) на највишем нивоу лета на који се авион са једним неисправним мотором може попети и одржавати, користећи највећу брзину пењања која је прописана у летачком приручнику авиона, у зависности шта је мање;

(ii) За авионе са елисом:

- (А) FL 80; или
- (Б) на највишем нивоу лета на који се авион са једним неисправним мотором може попети и одржавати користећи највећу брзину пењања која је прописана у летачком приручнику авиона, у зависности шта је мање;

(3) максимални стални потисак или снага на осталим исправним моторима;

(4) маса авиона која није мања од оне која је резултат:

- (i) полетања на нивоу мора са максималном дозвољеном масом на полетању; и
- (ii) пењања са свим моторима у раду на оптималну висину највећег долета; и
- (iii) крстарења са свим моторима у раду на брзини највећег долета на тој висини, све док је време које је прошло од полетања једнако времену примењивог прага прописаног у ставу (а) горе.

(в) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да су следећи подаци, у зависности од типа и варијанте авиона, укључени у Оперативни приручник:

- (1) брзина крстарења са једним неисправним мотором која је одређена у ставу (б) горе; и
- (2) највећа удаљеност од одговарајућег аеродрома која је одређена у складу са ставовима (а) и (б) горе.

Напомена: Прописане брзине и висине (нивои лета) намењене су само за одређивање највеће удаљености до одговарајућег аеродрома.

JAR-OPS 1.246 Летење са повећаним долетом двомоторним авионима (ETOPS)

- (а) Авио-превозник не сме обављати летове иза граничне вредности растојања, одређеног у складу са JAR-OPS 1.245 осим ако му ваздухопловне власти нису одобриле другачије (ETOPS одобрење) (види GAI-20, ACJ 20X6).
- (б) Пре спровођења ETOPS летова, авио-превозник мора да обезбеди погодан ETOPS алтернативни аеродром на рути, у оквиру одобреног времена скретања или времена скретања која се заснивају на ограничењима из MEL-а, у зависности које је краће (види такође JAR-OPS 1.297(г))

JAR-OPS 1.250 Одређивање минималних висина лета

(види IEM OPS 1.250)

- (а) Авио-превозник је обавезан да одреди минималне висине лета и начине одређивања те висине за све делове руте на којима ће летети, а које обезбеђују прописано надвишавање препрека узимајући у обзир услове из одељака од Ф до И.
- (б) Сваки начин одређивања минималних висина лета мора да буде одобрен од стране ваздухопловних власти.
- (в) Тамо где су минималне висине лета које је одредила држава преко које се лети, више од оних које је одредио авио-превозник, морају се применити веће вредности.
- (г) Авио-превозник мора при одређивању минималних висина лета узети у обзир следеће факторе:
 - (1) тачност 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 где ће се обављати летење.
 - (4) могућност наилаaska на неповољне метеоролошке услове (нпр. јака турбуленција и ниспона струјања); и
 - (5) могуће нетачности ваздухопловних картама.
- (ђ) При испуњавању прописаних услова у ставу (г) горе, у циљу разматрања морају се узети у обзир:
 - (1) корекције температуре и одступања притиска од стандардних вредности;
 - (2) захтев контроле летења (АТС); и
 - (3) сваку предвидиву случајност дуж планиране руте.

JAR-OPS 1.255 Политика планирање горива

(види додатак 1 JAR OPS 1.255, додатак 2 JAR OPS 1.255, види ACJ OPS 1.255)

- (a) Авио-превозник је обавезан да успостави политику планирања горива ради планирања лета и поновног планирања у току лета како би обезбедио да сваки авион на лету има довољну количину горива за планирани лет и резерве које покривају одступања од планираног лета.
- (б) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да се планирање летова заснива на ставовима (1) и (2) доле и то:
 - (1) процедурама из оперативног приручника и подацима који су изведени из:
 - (i) података обезбеђених од стране произвођача авиона
 - (ii) важећих података добијених из система за праћење потрошње горива за одређени авион;
 - (2) оперативним условима под којима се треба да се обави лет укључујући:
 - (i) реалне податке потрошње горива авиона;
 - (ii) предвиђене масе;
 - (iii) очекиване метеоролошке услове; и
 - (iv) процедуре и ограничења пружалаца услуга контроле ваздушног простора.
- (в) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да предполетни прорачун употребљивог горива које је неопходно за лет укључује:
 - (1) гориво за таксирање; и
 - (2) путно гориво; и
 - (3) резерву горива, која се састоји од:
 - (i) рутне резерве горива (види JAR-OPS 1.192); и
 - (ii) горива за алтернатију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не подразумева да се аеродром полетања узме као алтернативни аеродром за дестинацију);
 - (iii) завршне резерве горива; и
 - (iv) додатно гориво ако је потребно за врсту лета (нпр. ETOPS); и
 - (4) екстра гориво ако то захтева вођа ваздухоплова.
- (г) Авио-превозник је обавезан да пропише процедуре за израчунавање потрошње горива у лету, када је потребно да се лет настави дуж друге руте или ка одредишту, које није почетно планирано, које укључују:
 - (1) гориво потребно за преостали део лета;
 - (2) резерву горива која се састоји од:
 - (i) рутне резерве и

- (ii) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром потребан (то не подразумева да се аеродром полетања узме као алтернативни аеродром за дестинацију);
 - (iii) завршне резерве; и
 - (iv) додатног горива ако је потребно за врсту лета (нпр. ETOPS); и
- (3) екстра горива ако то захтева вођа ваздухоплова.

JAR-OPS 1.260 Превоз особа са ограниченом способношћу кретања
(види IEM OPS 1.260)

- (a) Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре за превоз особа са ограниченом способношћу кретања (PRM).
- (b) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да особе са ограниченом способношћу кретања не буду смештене на седиштима на којима би њихов смештај могао да:
 - (1) омета посаду у њиховом раду;
 - (2) омета прилаз опреми за случај опасности; или
 - (3) омета напуштање авиона у случају ванредне ситуације.
- (в) Вођа ваздухоплова мора бити обавештен о превозу особа са ограниченом способношћу кретања, када се на лету налази ова категорија путника.

JAR-OPS 1.265 Превоз непожељних, депортованих особа и притворених лица

Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре за превоз непожељних, депортованих особа или притворених лица, које обезбеђују сигурност авиона и путника у њему. Вођа ваздухоплова мора бити обавештен о томе када се се превозе ове категорије путника.

JAR-OPS 1.270 Смештај пртљага и робе
(види додатак 1 JAR OPS 1.270 и AMC OPS 1.270)

- (a) Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре које обезбеђују да само примерени ручни пртљак може буде унет у кабину авиона и да исти буде адекватно и безбедно смештен.
- (б) Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре којима се обезбеђује да комплетан пртљак и роба који је унет у путничку кабину, а који би могао да проузрокује повреде или штету, или блокира излазе и пролазе у случају померања, буде смештен у преграде за пртљак, конструисане тако да спрече његово померање.

JAR-OPS 1.275 *Намерно остављено празно*

JAR-OPS 1.280 Седење путника у кабини авиона
(види IEM OPS 1.280)

Авио-превозник је у обавези да утврди процедуре којима ће обезбедити да путници буду смештени тако да у случају неопходне евакуације могу на најбољи могући начин да помогну и не ометају евакуацију из авиона.

JAR-OPS 1.285 Обавештавање путника

Авио-превозник је у обавези да обезбеди:

(а) *Опште:*

- (1) да су путници усмено обавештени о сигурносним мерама. Део или комплетно обавештавање може да се обави аудио-визуелном презентацијом;
- (2) да су путници снабдевени упутствима са сигурносним информацијама на којима је сликовито објашњена употреба опреме и излаза у случају ванредне ситуације, а које могу користити путници.

(б) *Пре полетања*

- (1) да су путници укратко обавештени о следећем:
 - (i) режиму пушења;
 - (ii) положајима наслона седишта, који треба да буду у подигнутом положају, а помоћни сто забрављен;
 - (iii) месту излаза за евакуацију;
 - (iv) месту и коришћењу ознака за евакуацију на поду авиона;
 - (v) смештању ручног пртљага;
 - (vi) ограничењу употребе преносивих електронских уређаја; и
 - (vii) смештају и садржају сликовитих сигурносних упутстава; и
- (2) да је путницима показано следеће:
 - (i) употреба сигурносних појасева и/или сигурносне опреме, укључујући и објашњење како да важу и одвежу сигурносни појас и /или сигурносну опрему;
 - (ii) положај и коришћење опреме за кисеоник када је то потребно (JAR OPS 1.770 и JAR OPS 1.775). Путницима такође треба скренути пажњу да у случају коришћења кисеоника сва средства за пушење морају бити угашена; и
 - (iii) смештај и коришћење појасева за спасавање ако је потребно (JAR OPS 1.825).

(в) *После полетања:*

- (1) ако је потребно путнике треба да подсети:
 - (i) на правила о пушењу;
 - (ii) на употребу сигурносних појасева и/или сигурносне опреме укључујући и предности која се односи сигурност ако остану забрављених појасева за везивање, без обзира да ли је ознака обавезног везивања упаљена или не.

(г) *Пре слетања*

- (1) Ако је потребно путнике треба да подсети:

- (i) на правила о пушењу;
 - (ii) на употребу сигурносних појасева и/или сигурносне опреме;
 - (iii) на то да наслон седишта треба да буде у подигнутом положају, а помоћни сто забрављен;
 - (iv) на смештај ручног пртљага;
 - (v) на ограничење употребе преносивих електронских уређаја.
- (д) *После слетања*
- (1) Путнике треба подсетити:
 - (i) на правила о пушењу; и
 - (ii) на коришћење сигурносних појасева и/или сигурносне опреме.
 - (ђ) Да у ванредним ситуацијама у току лета, путници буду упознати са поступцима који могу да буду прикладни у односу на ситуацију.

JAR-OPS 1.290 Припрема за лет

- (а) Авио-превозник је обавезан да обезбеди попуњен оперативни план лета за сваки предвиђени лет.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме започнети лет ако се предходно није уверио:
 - (1) да је авион пловидбен;
 - (2) да се авион не користи супротно од оног што је одређено листом одступања конфигурације
 - (3) да су на располагању инструменти и опрема који се захтевају за лет који се обавља, у складу са одредбама одељака К и Л;
 - (4) да су инструменти и опрема у исправном стању, осим оних којима је дозвољено да буду у неисправном стању по листи минималне исправности опреме и система авиона;
 - (5) да су доступни они делови оперативног приручника који су потребни за обављање лета;
 - (6) да су у авиону документи, додатне информације и обрасци прописани одредбама JAR OPS 1.125 и JAR OPS 1.135
 - (7) да су доступне важеће карте, мапе и остала документација или еквивалентни подаци који су довољни за обављање планираног лета авиона, укључујући и одступање од планираног, која се могу реално очекивати. У ово спадају и таблице за конверзију величина, неопходне као помоћ за летове који се обављају у подручјима у којима се висина, надморска висина и ниво лета изражавају у метрима
 - (8) да је на располагању адекватна опрема за замаљско опслуживање и земаљске службе које се захтевају за лет;
 - (9) да су испуњени захтеви за обављање лета, а који су прописани у оперативном приручнику, који се односе на гориво, мазиво и кисеоник, минималну сигурносну висину, оперативни минимум аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома, где је то потребно;
 - (10) да је терет правилно распоређен и безбедно осигуран;

- (11) да је маса авиона, приликом почетка полетања таква да омогућује обављање лета у складу са одредбама наведеним у одељцима од Ф до И;
- (12) да су испоштована сва додатна ограничења онима прописани ставовима (9) и (11) горе.

JAR-OPS 1.295 Избор аеродрома

(Види ACJ OPS 1.295)

- (a) Авио-превозник је обавезан да приликом планирања лета утврди процедуре за избор аеродрома одређења и/или алтернативних аеродрома у складу са JAR OPS 1.220.
- (б) Авио-превозник треба да одабере и наведе у оперативном плану лета, алтернативни аеродром за полетање ако из метеоролошких или карактеристика самог авиона није могућ повратак на аеродром полетања. Алтернативни аеродром за полетање мора да се налази унутар:
 - (1) за двомоторне авионе,
 - (i) једног сата лета са отказом једног мотора на брзини крстарења, у складу са условима из летачког приручника авиона у стандардним условима мирне атмосфере засновано на стварној маси авиона; или
 - (ii) у одобреном ETOPS времену, који је предмет ограничења садржаних у MEL листи, а максимално до два часа, при брзини крстарења са отказом једног мотора, у складу са условима из летачког приручника авиона у стандардним условима мирне атмосфере засновано на стварној маси авиона, а за авионе и посаде овлашћене за извођење ETOPS летова; или
 - (2) два сата лета на 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; и
 - (3) ако летачки приручник авиона не садржи брзину крстарења са отказом једног мотора, брзина која се користи за израчунавање мора бити она која се може постићи са преосталим мотором (моторима) када им је снага подешена на максималну сталну снагу.
- (в) Авио-превозник је обавезан да одреди најмање један аеродром као алтернатију за одредишни аеродром за сваки IFR лет осим:
 - (1) ако су испуњена оба услова:
 - (i) ако је дужина планираног лета од полетања до слетања или у случају поновног планирања у току лета у складу са одредбама JAR OPS 1.255(г), не прелази 6 сати; и
 - (ii) ако постоје и ако су употребљиве две одвојене полетно-слетне стазе (види JAR OPS 1.192) за слетање на одредишном аеродрому и ако су метеоролошки извештаји или прогнозе за одредишни аеродром, или њихова комбинација, такве да се у периоду од сат времена пре па до сат времена после предвиђеног времена доласка на одредишни аеродром база облака најмање 2000 фита или висина кружења + 500 фита, у зависности шта је веће, и да ће видљивост бити најмање 5 км; или

- (2) ако је одредишни аеродром изолован.
- (г) Авио-превозник мора одредити два алтернативна аеродрома за одредишни аеродром у случају:
 - (1) да одговарајуће прогнозе или извештаји о временским условима за одредиште или њихова комбинација, указује да ће у току периода који почиње један сат пре, а завршава се један сат после предвиђеног времена доласка, временски услови бити испод примењивог планираног минимума (види JAR OPS 1.297(б)); или
 - (2) ако нису доступне метеоролошке информације.
- (д) Авио-превозник је обавезан у оперативном плану лета да наведе потребне алтернативне аеродроме.

JAR-OPS 1.297 Минимуми за планирање IFR летова

- (а) *Минимум за планирање алтернативних аеродрома за полетање.* Авио-превозник не сме да одабере алтернативни аеродром за полетање, осим ако одговарајући метеоролошки извештај или прогноза или њихова комбинација указују да ће у току периода који почиње један сат пре и завршава се један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити на или изнад одређеног минимума за слетање, у складу са одредбама JAR OPS 1.225. База облака треба да се узме у обзир када су на располагању једино непрецизни прилази за слетање и/или слетања из кружног прилаза. Сва ограничења која се односе на летење с отказом једног мотора морају да се узму у обзир.
- (б) *Минимум за планирање одредишног (осим изолованог одредишног) аеродрома.* Авио-превозник је обавезан да изабере одредишни аеродром, када
 - (1) одговарајући временски извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, указују да ће у току периода које почиње један сат пре, а завршава се један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови једнаки или бољи од планираног минимума, а како следи:
 - (i) RVR/видљивост одређена у складу са JAR OPS 1.225; и
 - (ii) за непрецизне прилазе или кружне прилазе, да је база облака на минималној висини одлуке или изнад ње; или
 - (2) два алтернативна аеродрома за одредишни аеродром који су одабрани сходно одредбама JAR OPS 1.295(г).
- (в) Минимум за планирање:
 - (1) Алтернативног аеродрома за деситинацију,
 - (2) Изолованог аеродрома,
 - (3) 3% ERA аеродрома,
 - (4) Алтернативни аеродром на рути који се захтева у фази планирања.

Авио-превозник је обавезан да одабере аеродром за једну од наведених сврха када метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, указују да ће у току

периода које почиње један сат пре, а завршава се један сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови једнаки или бољи од планираног минимума који је дат у табели 1, испод.

Табела 1: Минимум за планирање: алтернативног аеродрома за дестинацију, изоловани одредишни аеродром, 3% ERA и аеродром на рути

Тип прилаза	Минимум за планирање
Cat II и III	Cat I (напомена 1)
Cat I	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2)
Непрецизни прилаз	Непрецизни прилаз (напомене 1 и 2) плус 200 фита / 1000 м
Кружни прилаз	Кружни прилаз

Напомена 1: RVR

Напомена 2: База облака треба бити на минималној висини одлуке или изнад

- (г) *Минимум за планирање алтернативног аеродрома на рути.* Авио-превозилац не сме одабрати аеродром као алтернативни аеродром на рути, осим онда када одговарајући временски извештаји или прогнозе или њихова комбинација указују да ће у току периода који почиње сат пре а завршава се сат после предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити на планираном минимуму или изнад њега, а у складу са табелом 1 горе. (види такође AMC OPS 1.255 параграф 1.(3)(a)(ii)).
- (д) *Минимум за планирање алтернативног аеродрома на рути за ETOPS летове.* Авио-превозник не сме изабрати аеродром као алтернативни аеродром на рути за ETOPS летове, осим када одговарајуће временски извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, које указују да ће у току периода који почиње један сат пре, а завршава један сат после предвиђеног доласка на аеродром, временски услови бити на планираном минимуму или изнад њега, прописаног у табели 2 или 3, ниже и у складу са ETOPS одобрењем авио-превозника. Авио-превозник је обавезан да укључи у свој оперативни приручник или табелу 2 или табелу 3, али не и комбинацију тих табела, а коју ће користити за одређивање оперативних минимума за алтернативни аеродром на рути у случају ETOPS летова.

Табела 2: Минимум за планирање - ETOPS

Тип прилаза	Минимум за планирање (RVR/потребна видљивост и база ако је потребна)	
	Аеродром са	
	најмање два одвојена поступка прилаза заснована на два одвојена средства која опслужују две одвојене полетно-слетне стазе (види JAR OPS 1.192)	најмање два различита поступка прилаза заснована на два одвојена средства која опслужују једну полетно-слетну стазу или најмање једна прилазна процедура која је заснована на једном средству које опслужује једну полетно-слетну стазу.
Прецизни прилаз Cat II, III (ILS, MLS)	Прецизни прилаз Cat I минимум	Минимум непрецизног прилаза
Прецизни прилаз Cat I (ILS, MLS)	Минимум непрецизног прилаза	Минимум кружног прилаза, или, ако га нема, минимум непрецизног прилаза плус 200 ft / 1000 м
Непрецизни прилаз	Нижи од минимума за непрецизни прилаз плус 200 фита/1000м или минимум за слетање из кружног прилаза	Виши од минимума кружног прилаза или минимум за непрецизни прилаз плус 200 фита/1000 м
Кружни прилаз	Минимум за кружни прилаз	

Табела 3: Минимум за планирање – ETOPS

Конфигурација прилазних средстава	База облака изнад алтернативног летелишта	Метеоролошки минимум видљивост/RVR
За аеродроме са најмање једним оперативним средством за навођење, које омогућује непрецизан или прецизан поступак прилаза полетно-слетној стази или маневар кружења у току поступка инструменталног прилаза	База облака добијена додавањем 400 фита на одобрену висину одлуке, минималну висину одлуке или минимуме за кружење	Видљивост добијена додавањем 1500 м на одобрен минимум за слетање
Метеоролошки минимума испод који се примењују на аеродромима који су опремљени са прецизним или непрецизним прилазима на најмање две засебне полетно-слетне стазе (две одвојене површине за слетање)		
За аеродроме са најмање два оперативна средства за навођење која обезбеђују поступак прецизног или непрецизног прилаза одговарајућој полетно-слетној стази	База облака добијена додавањем 200 фита већој вредности између висине одлуке/минималне висине одлуке за прилазе	Видљивост добијена додавањем 800м на већу вредност од две одobreне вредности за минимуме при слетању.

JAR-OPS 1.300 Попуњавање ATS плана лета
(види AMC OPS 1.300)

Авио-превозник је обавезан да лет не започне ако ATS план лета није предат, или ако нису предате одговарајуће информације тако да могу да се активирају службе за узбуну уколико се јави потреба за тим.

JAR-OPS 1.305 Допуна горива/истакање горива при укрцавању или искрцавању путника или када путници бораве у авиону
(види Додатак 1 JAR-OPS 1.305) (види IEM OPS 1.305)

Авио-превозник је обавезан да обезбеди да се не врши допуна или истакање “Avgas” или “wide cut” врсте горива (нпр. Jet-B или неко друго еквивалентно гориво) или у случајевима када би могло доћи до мешања таквих врста горива, у авион, а све док се путници укрцавају или искрцавају или се налазе у авиону. У свим осталим случајевима мора да се предузму потребне мере предострожности, а на авиону мора да ради обучено особље које је спремно да започне и изведе евакуацију авиона уз помоћ најпрактичнијих, најбржих могућих средстава.

JAR-OPS 1.307 Допуна/истакање *wide cut* горивом
(види IEM OPS 1.307)

Авио-превозилац је обавезан да утврди процедуре за допуну/истакање *wide cut* горива (нпр. Jet-B или сличним) ако се та врста горива користи.

JAR-OPS 1.308 Гурање и вуча авиона

- (a) Авио-превозник је обавезан да обезбеди да процедуре гурања и вуче авиона буду усаглашене са одговарајућим ваздухопловним стандардима и процедурама.
- (b) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се позиционирање пре и после таксирања не обавља возилом за вучу без коришћења руде за вучу, осим у случају:
 - (1) када је авион заштићен, својом конструкцијом, од оштећења управљачког система носног точка, или
 - (2) када је систем/процедура таква да указује летачкој посади да може доћи или је дошло до оштећења, или
 - (3) возило за вучу без руде такве конструкције да спречава оштећење авиона

JAR-OPS 1.310 Чланови посаде на својим радним местима

- (a) *Чланови летачке посаде*
 - (1) у току полетања и слетања сваки 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 сваки члан летачке посаде за кога се захтева да буде на дужности у пилотској кабини, мора остати на свом месту осим ако је његово одсуствовање неопходно за обављање задатака који су повезани са обављањем лета, или због обављања физиолошких потреба, ако најмање један одговарајуће способљени пилот све време остане за командама авиона.

- (3) Од свих чланова летачке посаде који врше своје дужности пилотској кабини, захтева се пуна приправност. У случају да се примети недостатак приправности, потребно је предузети одговарајуће противмере, и то у свим фазама лета. Уколико неки од чланова посаде осети неочекивани замор, вођа ваздухоплова може да примени поступак регулисаног одмора ако радна оптерећеност то дозвољава (види ACJ OPS 1.310(a)(3)). Регулисани одмор се ни у ком случају неће сматрати као део времена одмора у циљу израчунавања ограничења радног времена, а такође се неће користити у циљу оправдавања радног времена.
- (б) *Чланови кабинске посаде.* Чланови кабинске посаде морају бити на својим местима у критичним фазама лета у свим кабинама авиона у којима се налазе путници (види IEM OPS 1.310(b))

JAR-OPS 1.313 Употреба слушалица са микрофоном

- (а) Сваки члан летачке посаде чија је дужност везана за пилотску кабину мора носити слушалице са микрофоном или сличним уређајем а који се захтева одредбама JAR OPS 1.650(н) и/или 1.652(п) и користи их као примарни уређај за слушање разговора са службом контроле летења:
- (1) на земљи:
- (i) када добија дозволу за кретање
- (ii) када су мотори у раду
- (2) у току лета испод прелазне висине или 10000 фита, у зависности шта је веће, и
- (3) кад год то вођа ваздухоплова сматра потребним.
- (б) У зависности од услова у делу (а) горе, микрофон или други одговарајући уређај мора бити на таквом месту које омогућава обављање двосмерне комуникације.

JAR-OPS 1.315 Помоћна средства за евакуацију у ванредним ситуацијама

Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре којима обезбеђује да се пре таксирања, полетања и слетања, и када је сигурно и прикладно урадити, поставе у стање приправности помоћна средства за хитну евакуацију у случају опасности која се аутоматски активирају.

JAR-OPS 1.320 Седишта, сигурносни појасеви и сигурносни појасеви за посаду

- (а) *Чланови посаде*
- (1) у току полетања и слетања, и када то вођа ваздухоплова сматра потребним у циљу сигурности, сваки члан посаде мора бити одговарајуће везан са свим уграђеним сигурносним појасевима за посаду;
- (2) у току осталих фаза лета сваки члан летачке посаде у летачкој кабини мора бити везан сигурносним појасом док се налази на свом месту.
- (б) *Путници*

- (1) пре полетања и слетања, у току таксирања и када то сматра потребним у циљу сигурности, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да сваки путник у кабини буде на своме седишту и везан сигурносним појасом, или уграђеним сигурносним везама, правилно осигураним;
- (2) авио-превозник је обавезан да пропише, а вођа ваздухоплова обезбеди да седење више особа на једном седишту буде допуштено само на одређеним местима, и то само ако је у питању једна одрасла особа и једна беба, која је одговарајуће повезана са додатним појасом или другим средством за везивање.

JAR-OPS 1.325 Осигурање путничке кабине и бифеа

- (a) Авио-превозник је дужан да утврди процедуре којима се обезбеђује да у току таксирања, полетања и слетања сви излази и путеви за евакуацију буду слободни.
- (b) Вођа ваздухоплова је обавезан да обезбедити да пре полетања, слетања и када се то сматра потребним у циљу сигурности, комплетан пртљак и опрема буду правилно осигурани.

JAR-OPS 1.330 Доступност опреме у случају ванредне ситуације

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбедити да одговарајућа опрема у случају ванредне ситуације буде лако доступна за хитну употребу.

JAR-OPS 1.335 Пушење у авиону

- (a) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбедити да ни једној особи у авиону не буде допуштено пушење:
 - (1) кад год то сматра потребним у интересу сигурности;
 - (2) када је авион на земљи, осим ако је то посебно одобрено у складу са процедурама наведеним у оперативном приручнику;
 - (3) изван простора одређених за пушење, у пролазима и у тоалетима.
 - (4) у робним одељцима и/или 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 оним деловима кабине где се доводи кисеоник.

JAR-OPS 1.340 Метеоролошки услови

- (a) На IFR летовима вођа ваздухоплова мора само:
 - (1) започети полетање; или
 - (2) наставити иза тачке од које важи преправљени план лета у случају измене плана у току лета,

када су доступне информације које указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишту и/или одабраном алтернативном аеродрому прописаном у JAR OPS-у 1.295 на планираном минимуму или изнад, а који је прописан у JAR OPS-у 1.297.

(б) На IFR летовима вођи ваздухоплова је дозвољено да настави ка планираном одредишном аеродрому када последње доступне информације указују на то да ће у очекивано време доласка, временски услови на одредишном аеродрому или барем једном алтернативном аеродрому за одредишни аеродром бити на или изнад примењивог минимума.

(в) На IFR летовима вођа ваздухоплова сме наставити лет иза:

- (1) тачке одлуке када се користи процедура са смањеном количином рутног горива (види додатак 1 JAR-OPS 1.255(f)); или
- (2) унапред одређене тачке када се користи процедура са раније одређеном тачком (види додатак 1 ACJ OPS 1.255(c)),

када су доступне информације које указују да су очекивани метеоролошки услови, у очекивано време доласка, на одредишни и/или одабрани алтернативни аеродрому прописаном у JAR OPS 1.295 на оперативном минимуму аеродрома, прописаном у JAR OPS-у 1.225, или изнад њега.

(г) На VFR летовима вођа ваздухоплова сме започети са полетањем само када одоварајући метеоролошки извештаји или прогноза или њихова комбинација указују, да ће метеоролошки услови на рути или делу руте којом ће да се лети у VFR условима, у одговарајућем времену, бити такви да задовољавају услове лета.

JAR-OPS 1.345 Лед и остали контаминирајући материјал - поступци на земљи
(Види ACJ OPS 1.345)

- (а) Авио-превозник је обавезан да утврди процедуре које се морају следити у случају одлеђивања, против залеђивања и прегледа авиона на земљи, а у вези са овим појавама, када је то неопходно.
- (б) Вођа ваздухоплова не сме започети са полетањем пре него што су спољашње површине очишћене од било каквих наслага које би могле да утичу на перформансе и/или управљивост авиона осим онда када је то допуштено у летачком приручнику авиона.

JAR-OPS 1.346 Лед и остали контаминирајући материјал – летачке процедуре

- (а) Авио-превозник је у обавези да утврди процедуре за летове у очекиваним или стварним условима када може доћи до залеђивања. (Види ACJ OPS 1.346 и JAR OPS 1.675)
- (б) Вођа ваздухоплова не сме започети лет нити намерно летети у очекиване или стварне услове у којима може доћи до залеђивања осим ако је авион сертификован и опремљен да се носи са таквим условима

JAR-OPS 1.350 Снабдевање горивом и мазивом

Вођа ваздухоплова сме започети са летом или настави са летом у случају поновног планирања у току лета, само када се уверио да авион носи најмање планирану количину искористивог горива и мазива, потребну да се лет сигурно изврши, узимајући у обзир очекиване оперативне услове.

JAR-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.

JAR-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.

JAR-OPS 1.365 Минималне висине лета (види IEM OPS 1.250)

Вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено извођење лета не сме летети испод одређених минималних висина лета, осим где је то потребно за полетање и слетање.

JAR-OPS 1.370 Симулирање абнормалних ситуација у току лета

Авио-превозник је обавезан да пропише процедуре којима ће обезбедити да се абнормалне или ванредне ситуације, које захтевају примену дела или целе процедуре за абнормалне или ванредне ситуације и симулацију ИМС вештачким средствима, не симулирају у току обављања комерцијалног летова.

JAR-OPS 1.375 Управљање горивом у лету

Авио-превозник је дужан да утврди процедуре којима ће обезбедити спровођење провере количине горива у току лета и планирање потрошње горива, а према следећим критеријумима:

(a) *Провере количине горива у току лета*

- (1) Вођа ваздухоплова је обавезан да обезбеди да се провере количине горива спроведу у току лета у једнаким временским интервалима. Остатак искористивог горива мора бити забележен и процењен:
 - (i) Упоређивањем ставрне потрошње горива са планираном потрошњом
 - (ii) Провером да је остатак искористиве количине горива довољан за завршетак лета, у складу са одредбама тачке (б) – Управљање горивом у току лета, ниже
 - (iii) Одређивањем очекиваног искористивог горива који ће остати при доласку да одредишни аеродром.
- (2) Међутим, ако је резултат провере количине горива у лету, очекивана количина искористивог горива која остаје при доласку на одредишни аеродром мања него:
 - (i) Захтевана количина горива за лет до алтернативног аеродрома плус завршна резерва количине горива, вођа ваздухоплова мора узети у обзир саобраћај као и оперативна разматрања која се могу десити на

- одредишном аеродрому, алтернативном аеродрому за одредиште као и на сваком другом адекватном аеродрому, при одлучивању да ли ће наставити ка одредишном аеродрому или ће скренути како би извршио сигурно слетање са захтеваном количином завршне резерве горива, или
- (ii) завршна резерва горива, ако се не захтева алтернативни аеродром, и тада вођа ваздухоплова мора предузети одговарајуће мере и настави ка адекватном аеродрому како би извео сигурно слетање са захтеваном количином завршне резерве горива.
- (3) Вођа ваздухоплова мора прогласити ванредну ситуацију у случају када је израчуната количина искористивог горива на слетању, на најближи адекватан аеродром на који се може обавити сигурно слетање, мања од завршне резерве горива.
- (4) Додатна разматрања за посебне процедуре:
- (i) На лету где се користи RCF процедура, 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:
- (А) путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, и
 - (Б) рутне резерве једнаке 5% од путног горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1, и
 - (В) горива за лет до алтернативног аеродрома одређеног за одредишни аеродром 1, ако се исти захтева, и
 - (Г) завршне резерве горива.
- (ii) На лету где 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 барем једнака збиру:
- (А) путном гориву од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома, и
 - (Б) рутне резерве од унапред одређене тачке до одредишног аеродрома израчуната у складу са одредбама додатка 1 JAR-OPS 1.255(a)(3), и
 - (В) горива захтеваног према одредбама додатка 1 JAR-OPS 1.255(b)(1)(iv),

JAR-OPS 1.380 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.385 Коришћење додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да чланови летачке посаде који су укључени у битне послове везане за сигурно летење авиона, у току лета стално користе додатни кисеоник кад год висина на којој се налази кабина пређе 10000 фита за период дужи од 30 минута и стално када је висина на којој се налази кабина већа од 13000 фита.

JAR-OPS 1.390 Космичко зрачење

- (a) Авио-превозник је обавезан да узме у обзир изложеност космичком зрачењу у току лета над свим члановима посаде док су на дужности (укључујући и када иду на дужност) и мора предузети следеће мере за посаду која је изложена зрачењу од више од 1 милисилвера годишње (Види ACJ OPS 1.390(a)(1));
- (1) мора извршити процену изложености космичком зрачењу,
 - (2) Приликом организовања распореда рада дужан је да узме у обзир процењену изложеност зрачењу како би се смањила доза зрачења оних чланова посаде који су већ били изложени високом нивоу зрачења (Види ACJ OPS 1.390(a)(2)),
 - (3) обавестити чланове посаде на које се то односи о ризицима по здравље које су везане за обављање њихових послова (Види ACJ OPS 1.390(a)(3)),
 - (4) распоред рада за женске чланове посаде у случају када оне обавесте авио-превозника да су у другом стању, буде такав да фетус буде изложен еквивалентном зрачењу што је мање могуће и да у сваком случају та доза зрачења не пређе 1 милисилвер током остатка трудноће,
 - (5) Обезбеди да се подаци о сваком појединцу чувају, поготово за оне чланове посаде који су изложени вишим дозама зрачења. Изложеност мора бити саопштена појединцима на годишњој бази као и у случају напуштања авио-превозника,
- (б) (1) Авио-превозник не сме обављати летове авионом изнад 15000 м (49000 фита) осим када се употребљава опрема одређена у JAR-OPS 1.680(a)(1) и ако је у исправном стању, или ако се примењује процедура наведена у JAR-OPS 1.680(a)(2),
- (2) Вођа ваздухоплова или пилот коме је поверено извођење лета мора да започне понирање што је могуће брже када се пређу граничне вредности космичког зрачења одређене у оперативном приручнику (види JAR-OPS 1.680(a)(1)).

JAR-OPS 1.395 Опажање близине земље

Када било који члан посаде или уређај за упозорење близине земље опази близину земље, вођа ваздухоплова или пилот којем је поверено извођење лета, је дужан да одмах предузме потребне корективне радње како би се успоставили сигурни услови лета.

JAR-OPS 1.398 Употреба ACAS система (види ACJ OPS 1.398)

Авио-превозник је дужан да установи процедуре којима би обезбедио да:

- (a) када је ACAS систем уграђен и у исправном стању, мора да се користи у току лета у модулу који омогућава Resolution Advisor (RA) – има да буду произведени, осим ако то није одговарјуће за тренутне услове који валадају у то време.
- (б) када се опази близина другог авиона RA који се детектују ACAS системом, вођа ваздухоплова или пилот којем је поверено извођење лета, је дужан да спроведе сваку корективну меру изазвану са RA започне је одмах, осим ако би поступак угрозио сигурност авиона.

Корективна мера:

- (i) никада не сме бити потпуно супротна од оне коју указује RA
 - (ii) бити у сагласности са оном коју указује RA чак и када је у супротности са вертикалним елементима инструираним од стране контроле летења
 - (iii) представљати минимални могући поступак, а у циљу усаглашавања са указаном индикацијом RA
- (в) прописана ACAS комуникација са контролом летења буде дефинисана
- (г) када се реши проблем, авион врати према захтеву контроле летења

JAR-OPS 1.400 Услови за прилаз и слетање
(види IEM OPS 1.400)

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

JAR-OPS 1.405 Почетак и наставак прилаза

- (а) Вођа ваздухоплова или пилот коме је додељено извођење лета може да започне инструментални прилаз без обзира на RVR/видљивост, али не сме наставити са прилазом иза спољног маркера, или друге одговарајуће позиције, ако је објављена RVR/видљивост мања од примењивог минимума (види JAR-OPS 1.192).
- (б) Тамо где RVR није доступна, вредности RVR-а могу да се израчунају претварањем видљивости у складу са додатком 1 JAR-OPS-а 1.430(ж).
- (в) Ако после прелета спољног маркера или друге одговарајуће позиције, у складу са ставом (а) горе, објављена RVR/видљивост пала испод примењивог минимума, прилаз може да се настави до висине одлуке или минималне висине одлуке.
- (г) Тамо где не постоји спољни маркер или друга одговарајућа тачка, вођа ваздухоплова или пилот коме је додељено извођење лета, мора донети одлуку да настави или прекине прилаз пре спуштања на 1000 фита изнад аеродрома у сегменту завршног прилаза. Ако је минимална висина одлуке на или изнад 1000 фита изнад аеродрома, авио-превозник је дужан да утврди висину, за сваку процедуру прилаза, испод које несме наставити прилаз ако је RVR/видљивост мања од примењивог минимума.
- (д) Прилаз се може наставити испод висине одлуке/минималне висине одлуке и слетање може да се заврши ако су уочене потребне визуалне ознаке на висини одлуке/минималној висини одлуке и ако се одржавају.
- (е) Зона додир RVR се увек мора контролисати. Ако су средња и крајња тачка на писти објављене и референтне RVR се такође мора контролисати. Најмања вредност RVR средње тачке износи 125 м односно објављен RVR ако је мања вредност а најмања вредност за крај полетно слетне стазе 75 м.
Примедба: референтна, у контексту овог члана, подразумева део писте која се користи за време фазе слетања, у којој је велика брзина, па све до брзине од 60 чворова.

JAR-OPS 1.410 Оперативне процедуре – висина прелета прага полетно-слетне стазе

Авио-превозник је дужан да утврди оперативне процедуре, предвиђене како би се обезбедило да авион који се користи у прецизном прилазу прелетео праг стазе на сигурној висини, при чему је у конфигурацији и у положају за слетање.

JAR-OPS 1.415 Путна књига

Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се испуни путна књига.

JAR-OPS 1.420 Пријављивање догађаја

(a) Појмови

- (1) *Незгода.* Догађај, који није удес, а везан за летење авиона, који утиче на или би могао да утиче на сигурност лета.
- (2) *Озбиљна незгода.* Незгода која указује да је могло доћи до удеса.
- (3) *Удес.* Догађај који је повезан са летењем авиона који почиње између времена када се било која особа укрца у авион у циљу летења па све док се особе не искрцају, а у којем:

(i) је лице смртно или озбиљно повређено због

- (A) присуства у авиону
- (B) директног контакта са било којим делом авиона, укључујући делове који су скинути из авиона, или
- (B) директна изложеност удару млаза из мотора;

осим када су повреде такве да су настале природним путем, самоповређивањем или су проузроковане од стране другог лица, или су повређени слепи путници који су скривени ван простора који је уобичајено на располагању путницима и посади, или

(ii) је авион претрпео оштећење или структурно оштећење које лоше утиче на јачину структуре, перформансе или летне карактеристике авиона што обично захтева веће поправке или замену одређене компоненте, осим за отказ или оштећење мотора, када је оштећење ограничено на мотор, његову оплату или прибор, или за оштећења која су ограничена на пропелере, крајеви крила, антене, гуме, кочнице, мала удубљења или рупе пробушене на оплати авиона, или

(iii) је авион нестао или је потпуно недоступан.

(б) *Извештавање о незгоди.* Авио-превозник је дужан да успостави процедуре за извештавање о незгодама узимајући у обзир обавезе описане у даљњем тексту и околности описане у делу (г), ниже.

- (1) JAR OPS 1.085(б) наводи одговорности чланова посаде везано за извештавање о незгодама које угрожавају, или би могле да угрозе сигурност летења.
- (2) Вођа ваздухоплова или авио-превозник мора да поднесе извештај ваздухопловним властима о свакој незгоди који угрожава или би могла угрозити сигурност летења.
- (3) Извештаји морају бити послати у року од 72 сата од тренутка када је незгода примећена, осим ако посебни услови то спречавају.

- (4) Вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди да се у техничку књигу авиона забележе сви уочени или предпостављени технички кварови и сва прекорачења техничких ограничења до којих је дошло док је он био одговоран за лет. Ако је квар или прекорачење техничких ограничења угрожава или би могао да угрози сигурност лета, вођа ваздухоплова је у обавези да осим тога покрене и слање извештаја ваздухопловним властима у складу са ставком (б)(2), горе.
 - (5) У случају незгоде о којима је извештено у складу са тачкама (б)(1), (б)(2) и (б)(3) горе, који су произишли или су у вези са било каквим кваром, отказом или оштећењем авиона, његове опреме или било којег дела опреме за опслуживање на земљи, или које лоше утичу или би могле лоше да утичу на сталну пловидбеност авиона, авио-превозник је дужан да обавести организацију која је одговорна за пројектовање или добављача или, ако је примењиво, организацију одговорну за сталну пловидбеност, истовремено када се извештај предаје надлежном органу.
- (в) *Извештавање о удесу или озбиљној незгоди.* Авио-превозник је дужан да установи процедуре за извештавање о удесима или озбиљним незгодама узимајући у обзир одговорности које су описане у даљем тексту и околности описане у тачки (г), ниже.
- (1) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести авио-превозника о било каквом удесу или озбиљној незгоди који се догодио за време док је он био одговоран за лет. У случају да вођа ваздухоплова није у стању да пружи такво обавештење, тај задатак је дужан 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 је дужан да обезбеди да ваздухопловне власти државе авио-превозника, најближе 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 којем удесу или озбиљној незгоди или само у случају удеса, најмање пре него што је авион померен, осим ако посебне околности то спречавају.
 - (3) Вођа ваздухоплова или авио-превозник је дужан да пошаље извештај ваздухопловним властима државе авио-превозника да у року од 72 сата од тренутка када је дошло до удеса или озбине незгоде.
- (г) *Посебни извештаји.* Догађаји за које се мора да се користе посебне поступци обавештавања и извештавања описани су у даљем тексту:
- (1) *Незгоде у ваздушном саобраћају.* Вођа ваздухоплова је у обавези да без одлагања обавести надлежну контролу летења о незгоди и да обавести о својој намери да поднесе извештај о незгоди у ваздушном саобраћају након завршетка лета кад год је угрожен авион у лету:
 - (i) јер се готово сударио са неком другом летећом направом;
 - (ii) погрешним процедурама службе контроле летења или не поштовањем примењивих процедура од службе контроле летења или летачке посаде;
 - (iii) неправилним радом средстава у ваздушном саобраћају

Осим тога вођа ваздухоплова је дужан да обавести ваздухопловне власти о незгоди.

- (2) *Саветодавна одлука система за избегавање судара у лету.* Вођа ваздухоплова је дужан да обавести надлежну службу контроле летења и преда ACAS извештај ваздухопловним властима увек када је авион у лету маневрисао као одговор на саветодавну одлуку система за избегавање судара у лету.
- (3) *Опасност од птица и судари са птицама.*
 - (i) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести локалну службу контроле летења кад год је примећена потенцијална опасност од птица.
 - (ii) Уколико је свестан да је дошло до удара са птицом, вођа ваздухоплова је дужан да преда ваздухопловним властима писани извештај о судару са птицом након што слети, увек када је авион за који је одговоран претрпео удар птице који је довео до значајног оштећења авиона 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) *Незгоде и удеси изазване услед опасних материја.* Авио-превозник је дужан да преда извештај незгоде или удеса изазваног опасним материјама, ваздухопловним властима државе авио-превозника као и ваздухопловним властима државе на чијој се територији незгода или удес десио, а на начин дефинисан у додатку 1 JAR OPS 1.1225. Први извештај је авио-превозник је у обавези да поднесе у року од 72 сата од догађаја осим уколико посебни услови спречавају то, а дужан је да у извештај укључи детаље који су му познати у то време. Ако је неопходно, додатни извештај је могуће предати и то што је пре могуће у коме се наводе додатне информације до којих се дошло. (види такође JAR OPS 1.1225)
- (5) *Незаконито ометање.* Након дела незаконитог ометања у авиону вођа ваздухоплова или у случају његове отсућности, авио-превозник, мора да поднесе извештај што је пре могуће локалним ваздухопловним властима и ваздухопловним властима државе авио-превозника.
- (6) *Појава потенцијално опасних услова.* Вођа ваздухоплова је у обавези да обавести надлежну службу контроле летења што је пре могуће кад год се у току лета појаве потенцијално опасни услови као што је неправилност у раду замелских и навигационих средстава, метеоролошке појаве или облак вулканског пепела.

Додатак 1 JAR-OPS1.265
Политика планирања горива
(види JAR OPS 1.255)

Авио-превозник је дужан да установи компанијску политику планирања горива, укључујући прорачун количине горива неопходне да буде у авиону пре одласка, а на основу следећих критеријума за планирање:

(a) Основана процедура

Искористива количина горива у авиону пре одласка представља количину горива која се мора састојати из следећих делова:

- (1) горива за таксирање, које несме бити мање од количине горива за коју се очекује да ће бити потрошена пре полетања. Локални услови на полетном аеродрому као и потрошња горива од стране АPU-а се такође морају узети у обзир.
- (2) путног горива, које укључује:
 - (i) гориво неопходно за полетање, пењање од надморске висине самог аеродрома до висине/нивоа лете на коме ће се вршити крстарење, при томе узимајући у обзир руту по којој се врши одлазак.
 - (ii) гориво неопходно за лет од тачке у којој се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, укључујући при томе све степенасто пењања/понирање; и
 - (iii) гориво од тачке у којој почиње понирање па све до тачке где почиње прилаз, укључујући при томе очекивану процедуру прилаза; и
 - (iv) гориво неопходно за прилаз и слетање на одредишни аеродром.
- (3) Гориво неопходно као рутна резерва, осим као што је дефинисано у тачки (б) – Смањена количина горива за рутну резерву, које мора бити веће од вредности дефинисане у (3)(i) или (3)(ii), ниже:
 - (i) Једно од:
 - (А) 5% од планираног путног горива или у случају поновног планирања у току лета 5% од путног горива неопходног за извођење остатка лета; или
 - (Б) не мања од 3% од планиране количине горива или уколико се врши поновно планирање у току лета 3% од путног горива неопходног за извођење остатка лета, обезбеђујући при томе расположиви алтернативни аеродром на рути, у складу са одредбама додатка 2 JAR OPS 1.255, или
 - (В) количина горива неопходна за 20 минута лета, одређене на основу планиране потрошње путног горива, одређене на основу програма за праћење потрошње горива за сваки авион посебно који је развио авио-превозник и који користи тако добијене податке за прорачун количине горива.
 - (Г) количина горива одређена на основу статистичког метода, одобреног од ваздухопловних власти, а који омогућује

одговарајуће покриће статистичког одступања између планираног и стварног потребног путног горива. Овај метод се користи за праћење потрошње горива за сваку комбинацију пар градова/авион и авио-превозни користи ове податке за статистичку анализу како би прорачунао рутну резерву за посматрану комбинацију пар градова/авион. (види ACJ OPS 1.255)

- (ii) Количина горива неопходна за 5 минута лета при брзини чекања на 1500 фита (450 м), изнад одредишног аеродрома у стандардним условима.
- (4) Количина горива потребна за лет до алтернативног аеродрома треба:
- (i) Укључи:
 - (A) гориво неопходно за извођење неуспелог прилаза од примењиве висине одлуке/минималне висине одлуке на одредишном аеродрому до висине неуспелог прилаза, узимајући при томе у обзир комплетну процедуру коју је неопходно спровести у случају неуспелог прилаза; и
 - (B) гориво потребно за пењање од висине неуспелог прилаза до висине/нивоа крстарења, узимајући при томе у обзир очекивану руту при одласку; и
 - (B) гориво за крстарење од тачке где се завршава пењање до тачке у којој почиње понирање, узимајући у обзир очекивану путању; и
 - (Г) гориво потребно за понирање од тачке у којој почиње понирање па све до тачке у којој почиње прилаз, при томе узимајући у обзир очекивану процедуру прилаза
 - (Д) гориво неопходно за извршење прилаза и слетања на одредишни алтернативни аеродром, изабран сходно одредбама наведеним у JAR OPS 1.295.
 - (ii) У случају када се захтевају два одредишна алтернативна аеродрома према одредбама JAR OPS 1.295(г), количина горива мора бити довољна да би се досегао алтернативни аеродром за који се захтева већа количина горива.
- (5) Завршна резерва горива, која треба да буде:
- (i) Довољна за лет у трајању од 45 минута када су у питању авиони са клипним моторима, или
 - (ii) За авионе са млазним моторима, довољна количина горива за лет у трајању од 30 минута са брзином чекања на висини од 1500 фита (450 м) изнад надморске висине аеродрома у стандардним условима, израчунату са очекиваном масом на слетању на одредишном алтернативном аеродрому или одредишни аеродром ако се одредишни аеродром не захтева.

- (6) Минимална количина додатног горива, којом се дозвољава:
- (i) Снижавање висине авиона као што је потребно како би наставио ка одговарајућем алтернативном аеродрому у случају отказа мотора или губитка притиска, који год од ових захтева захтева већу количину горива узету уз претпоставку да отказ настаје у најкритичнијој тачки на рути, и
 - (A) и чекања изнад алтернативног аеродрома у трајању од 15 минута на висини 1500 фита (450 м), у стандардним условима; и
 - (B) да се изведе прилаз и слетање,
- осим у случају када се додатна количина горива која је захтевана, ако минимална количина горива израчуната на основу одредби (a)(2) до (a)(5), изнад није довољна за тај случај, и
- (ii) Чекање у трајању од 15 минута на висини од 1500 фита (450 м) изнад одредишног аеродрома у стандардним условима, када се лет спроводи без одредишног алтернативног аеродрома;
- (7) Екстра гориво, представља дискреционо право вође ваздухоплова.

(б) Процедура за смањење количине горива за рутну резерву

Ако према усвојеној политици планирања горива дефинисаној од стране авио-превозника подразумева планирање пре лета одредишног аеродрома 1 (комерцијално одредиште) употребом процедуре за смањење количине горива за рутну резерву а користећи тачку одлуке на рути и одредишни аеродром 2 (опционални одредишни аеродром за допуну горива), количина искористивог горива, у авиону при одласку, мора бити већа од (б)(1) или (б)(2), ниже:

- (1) Збир:
- (i) Горива за таксирање, и
 - (ii) Путног горива до одредишног аеродрома 1, преко тачке одлуке; и
 - (iii) Рутне резерве горива једанке и не мање од 5% од очекиване потрошње горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1; и
 - (iv) Количине горива за лет до алтернативног аеродрома или без ове количине горива ако је тачка одлуке мање од 6 сати од одредишног аеродрома 1 и ако су испуњени захтеви JAR OPS 1.295(в)(1)(ii); и
 - (v) Завршне резерве горива; и
 - (vi) Додатне количине горива; и
 - (vii) Екстра горива ако је захтева вођа ваздухоплова.

(в) Процедура предходно одређене тачке (PDP)

Ако политика планирања горива дефинисана од стране авио-превозника подразумева планирање одредишног алтернативног аеродрома при чему растојање између одредишног и алтернативног одредишног аеродрома такво да лет може бити усмерен

дуж руте преко унапред одређене тачке ка једном од ових аеродрома, тада количина искористивог горива у авиону на одласку мора бити већа од (в)(1) или (в)(2) ниже:

(1) Сума:

- (i) Горива за таксирање;
- (ii) Путног горива од полазног до одредишног аеродрома преко унапред одређене тачке; и
- (iii) Горива за рутну резерву израчунатог према (а) (3) изнад; и
- (iv) Додатне количине горива ако се захтева али не сме бити мања од:

- (А) Горива неопходног 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 ако се ради о авионима са клипним моторима; или
- (Б) Количине горива за лет у трајању од два сата при уобичајеној потрошњи горива при крстарењу изнад одредишног аеродрома ако се ради о авионима са млазним моторима,

- (v) Ова количина горива не сме бити мања од завршне резерве горива; и
Екстра горива ако га захтева вођа ваздухоплова; ил

(2) Збир:

- (i) Горива за таксирање; и
- (ii) Путног горива од полазног до одредишног алтернативног аеродрома преко унапред одређене тачке; и
- (iii) Горива за рутну резерву израчунате према (а) (3) горе; и
- (iv) Додатне количине горива ако се захтева али не мања од:

- (А) Количине горива за лет у трајању од 45 минута ако се ради о авионима са клипним моторима; или
- (Б) Количине горива за лет у трајању од 30 минута при брзини чекања на виини од 1500 фита (450 м) изнад одредишног алтернативног аеродрома у стандардним условима ако се ради о авионима са млазним моторима;

- (v) Ово не сме бити мање од завршне резерве горива; и
Екстра горива по захтеву вође ваздухоплова

(г) Процедура изолованог аеродрома

Ако политика планирања горива дефинисана од авио-превозника укључује планирање изолованих аеродрома тада последња могућа тачка скретања ка било ком расположивом алтернативном аеродому на рути трба бити изабрана као унапред одређена тачка

Додатак 2 JAR OPS 1.255

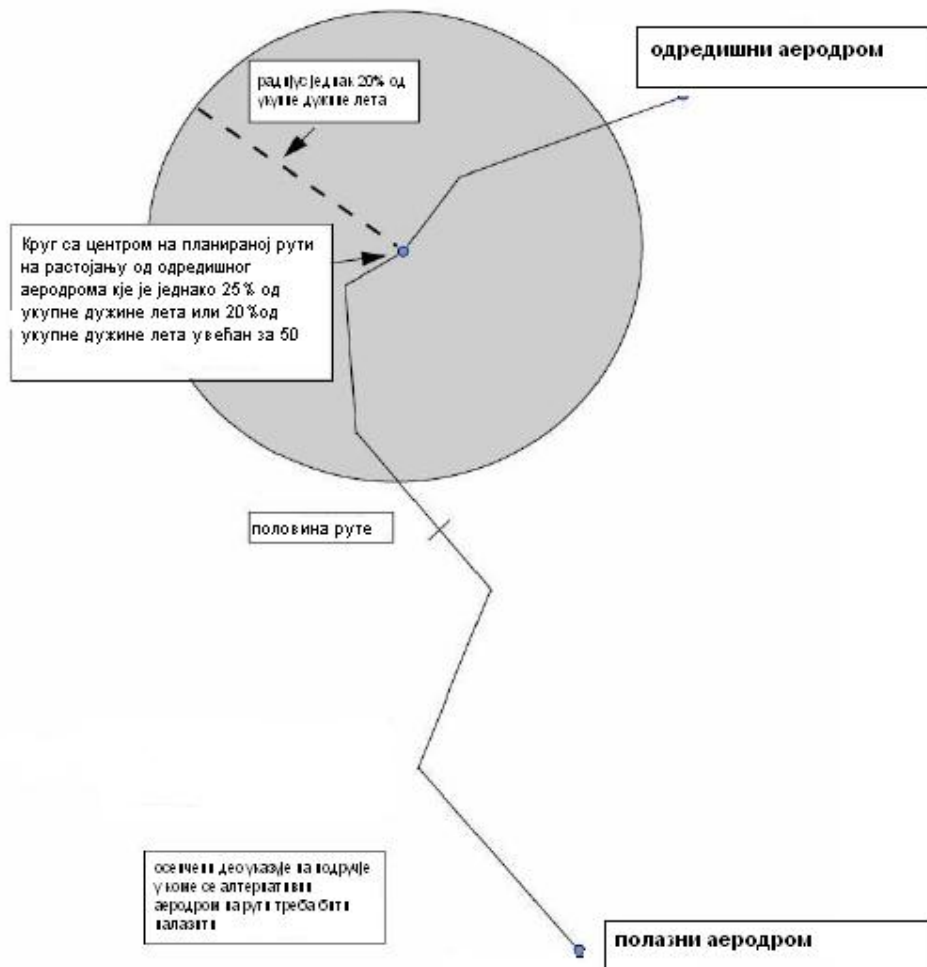
Положај рутног алтернативног аеродрома (3% ERA) за потребе смањења горива за рутну резерву на 3%

(види додатак 1 JAR OPS 1.255 (a) (3) (i) (Б))

(види JAR OPS 1.192)

Аеродром (3%ERA) треба да буде лоциран унутар круга са радијусом који је једнак 20% од укупне дужине путање, са центром који се налази на планираној рути а на растојању од одредшног аеродрома једнаком 25% укупне дужине путање лета, или најмање 20% од укупне дужине путање лета увећане за 50 наутичких миља. Неопходно узети већу вредност од претходне две. Прорачун се врши у условима мирне атмосфере (види слику 1)

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



Додатак 1 JAR-OPS1.270

Смештај пртљага и робе

- (a) Процедуре које авио-превозник утврди како би обезбедио да су ручни пртљаг и роба прикладно и сигурно смештени морају да узму у обзир следеће:
- (1) сваки предмет који се уноси у кабину мора да се смести на место где могуће његово везивање;
 - (2) означено ограничење масе у простору за смештај пртљага или у непосредној близини не сме да се прекорачи.
 - (3) смештање пртљага испод седишта не сме да се дозволи осим када је седиште опремљено шипкама за задржавање и пртљаг 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, са стране или горе осим када преграда има ознаку са одређеном највећом масом која тамо може да се смести;
 - (5) пртљаг и роба смештени у одељке који се закључавају не сме да буду такве величине да онемогуће безбедно затварање врата;
 - (6) Пртљаг и роба не смеју да буду смештени тамо где могу да ометају прилаз опреми за ванредне догађаје; и
 - (7) мора да се спроведу провере пре полетања, слетања, и кад год је упаљен знак за везивање сигурносних појасева, или ако је другачије одређено, како би се обезбедило да пртљаг буде смештен тако да не може да омета евакуацију авиона или да проузрокује повреду уколико падне (или се покрене). Провере мора да буду примерене фази лета.

Додатак 1 JAR-OPS 1.305

Допуна горивом/ истакање горива приликом укрцавања, искрцавања или боравка путника у авиону

- (a) Авио-превозник је у обавези да утврди оперативне процедуре за пуњење/истакање горива приликом укрцавања или искрцавања путника или боравка у авиону и обезбеди да су предузете следеће мере предострожности:
- (1) једна оспособљена особа мора да буде на тачно одређеној позицији у току пуњења горивом док су путници у авиону. Та особа мора да буде оспособљена за спровођење процедура у случају опасности које се односе на заштиту од пожара, гашење пожара, одржавање везе, започињање и руковођење евакуацијом;
 - (2) Мора бити обезбеђена двосмерна комуникација, која мора бити стално доступна, применом авионског комуникационог система или на неки други примерен начин, између земаљског особља које надгледа допуну горива и оспособљеног особља у авиону.
 - (3) посада, особље и путници морају бити упозорени да ће авион вршити допуну/истакање горива;
 - (4) знак обавезног везивања мора да буде искључен;
 - (5) знак забране пушења мора да буде укључен, као и светљење унутрашњости како би се омогућило препознавање излаза у случају опасности;
 - (6) путницима се мора да буде саопштено да одвежу сигурносне појасеве и да се уздрже од пушења;

- (7) у авиону мора да буде довољан број оспособљеног особља које је спремно да започне хитну евакуацију.
- (8) ако се установи присутност испарења горива у авиону, или се уочи било која друга опасност у току допуне/истакања горива, одмах мора да се прекине са пуњењем/истакањем горива;
- (9) површине на земљи испод излаза које су намењене за ванредну евакуацију и смештај тобогана мора да буду чисте;
- (10) мора да се обезбеде предуслови за сигурну и брзу евакуацију.

ОДЕЉАК Е – ЛЕТЕЊЕ У СВИМ ВРЕМЕНСКИМ УСЛОВИМА

JAR OPS 1.430 Оперативни минимум аеродрома – опште (видети додатак 1 JAR OPS 1.430 и IEM OPS JAR OPS 1.430)

- (a) Авио-превозник је дужан да одреди, за сваки аерором који планира да користи, оперативни минимум тако да вредности тог минимума нису мање од оних које се налазе у додатку 1. Метод за одрђивање таквих минимума мора бити прихватљив за ваздухопловне власти. Одређени минимуми не смеју бити нижи од оних које је, за тај аеродром утврдила држава у којој се он налази, осим када то посебно одобри држава на чијој се територији налази аеродром.

Напомена: горе наведним ставом се не забрањује израчунавање минимума у току лета за аеродром који није планиран као алтернативни аеродром ако се изводи по прихваћеној методи.

- (б) При одређивању оперативног минимума аеродрома, који ће се примењивати за сваки лет, авио-превозник је обавезан да узме у обзир:
 - (1) тип, перформансе и карактеристике опслуживања авиона;
 - (2) састав летачке посаде, њихову стручност и искуство;
 - (3) димензије и карактеристике полетно-слетних стаза које би се могле користити;
 - (4) адекватност и карактеристике расположивих визуелних или невизуелних земаљских средстава; (видети AMC OPS 1.430(b)(4))
 - (5) навигациону и/или опрему за контролу путање лета која на располагању у авиону, а која се користи, током полетања, прилаза, равнања, слетања и неуспелог прилаза.
 - (6) препреке у прилазу, неуспелом прилазу и пењању који су потребни за извршавање процедура на рути и потребног надвишавања препрека;
 - (7) надморску/релативну висину за надвишавање препрека за инструментални прилаз; и
 - (8) начине утврђивања и објављивања метеоролошких услова.
- (в) Категорије авиона, на које се односи овај одељак, треба да буду одређене према методама у додатку 2 JAR OPS 1.430(в).

JAR OPS 1.435 Појмови

- (a) Појмови који се користе у овом одељку, а нису дефинисани у JAR 1 имају следећа значења:
- (1) *кружење* - визуелни део инструменталног прилаза којим се авион доводи у положај за слетање на полетно-слетну стазу која није одговарајуће позиционирана за директан прилаз.
 - (2) *поступци при смањеној видљивости* – Поступци који се примењују на аеродрому ради сигурног извођења летова, како у фази прилаза у условима категорије II и III, тако и за фазу полетања у условима смањене видљивости.
 - (3) *полетање при смањеној видљивости* – полетање када је видљивост дуж полетно-слетне стазе мања од 400 м.
 - (4) *систем за управљање авионом* – односи се на систем за аутоматско слетање и/или хибридни систем за слетање.
 - (5) *пасиван систем за управљање авионом у случају квара* – Систем за управљање авионом је пасиван ако у случају отказа нема већих промена у тримовању или одступања од путање лета или висине, али се слетање не одвија аутоматски. У случају пасивног система за управљање авионом пилот преузима управљање авионом после отказа система.
 - (6) *оперативан систем за управљање авионом у случају квара* – систем за управљање авионом је оперативан ако у случају отказа испод висине упозорења, прилаз, равнање и слетање може да се заврши аутоматски. У случају отказа, аутоматски систем за слетање ће радити као пасиван систем;
 - (7) *оперативан хибридни систем за слетање у случају квара* - систем који се састоји од примарног пасивног аутоматског система у случају квара, за слетање и секундарног независног система за вођење авиона, који омогућава да, после отказа примарног система, пилот слети мануелно.
 - (8) *визуелни прилаз*– прилаз у којем део или комплетан поступак инструменталног прилаза није завршен па се лет наставља по визуелним орјентирима на терену.

JAR OPS 1.440 Летење у условима смањене видљивости – општа оперативна правила

(видети додатак 1 JAR OPS-у 1.440)

- (a) Авио-превозник не сме да изводи летове категорије II или III осим:
- (1) када авион поседује одобрење за извођење летова са висином одлуке испод 200 фита, или без висине одлуке и кад је опремљен у складу са JAR-AWO или другог одговарајућег документа, прихваћеног од стране ваздухопловних власти;
 - (2) кад је постављен и одржаван одговарајући систем за записивање прилаза и/или аутоматског слетања како би се пратила укупна сигурност прилаза и/слетања;
 - (3) када су спровођење оваквих летове одобриле ваздухопловне власти;
 - (4) кад посаду авиона чине најмање два пилота;
 - (5) кад се висина одлуке одређује помоћу радиовисиномера.
- (б) Авио-превозник не сме да изводи полетања у условима смањене видљивости кад је RVR мања од 150 м (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 м (за авионе категорије Д) осим ако то не одобре ваздухопловне власти.

JAR OPS 1.445 Летови који се изводе у условима смањене видљивости – разматрања са аспекта аеродрома

- (a) Авио-превозник не сме да користи аеродроме за слетање у условима категорије II или III осим у случају кад аеродром има одобрење за таква слетања, које је издала држава у којој се аеродром налази.
- (б) Авио-превозник је обавезан да утврди да ли су утврђени поступци у случају смањене видљивости, и да ли су исти на снази, на оним аеродромима на којима ће се обављати летови у условима смањене видљивости.

JAR OPS 1.450 Летови који се изводе у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност

(видети додатак 1 JAR OPS-у 1.450)

- (a) Авио-превозник је у обавези да обезбеди да, пре извођења полетања у условима смањене видљивости и слетања у условима категорије II и III:
 - (1) сваки члан летачке посаде:
 - (i) заврши обуку и провере прописане у додатку 1 укључујући и обуку на симулатору летења за летове који се спроводе на граничним вредности RVR-а и висине одлуке која је у складу са одобрењем авио-превозника за спровођење слетања у условима категорије II/III; и
 - (ii) буде оспособљен у складу са додатком 1;
 - (2) да је обука и провера спроведена у складу су са детаљним програмом обуке који су одобриле ваздухопловне власти и који је укључен у оперативни приручник. Ова обука представља допуну обуке прописане у одељку H; и
 - (3) оспособљеност летачке посаде авиона буде адекватна летовима који се изводе као и типу авиона.

JAR OPS 1.455 Летови који се изводе у условима смањене видљивости – оперативни поступци

(видети Додатак 1 JAR OPS-у 1.455)

- (a) Авио-превозник је дужан да утврди поступке и упутства који се користе за полетање у условима смањене видљивости и слетањима у условима категорије II и III. Поступци мора да буду укључени у оперативни приручник и да садрже дужности посаде авиона током рулања, полетања, прилаза, равнања, залета, слетања, неуспелог прилаза.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери:
 - (1) да је стање визуелних и не визуелних средстава задовољавајуће пре извођења полетања у условима смањене видљивости или прилаза који се спроводе у условима категорије II или III;
 - (2) да су на снази одговарајући процедуре у условима смањене видљивости према информацијама добијеним од контроле летења, пре полетања у условима смањене видљивости или прилаза који се спроводи у условима смањене видљивости категорије II или III;

- (3) да су чланови летачке посаде одговарајуће оспособљени пре започињања полетања у условима смањене видљивости са RVR мањом од 150 м (за авионе категорије А, Б и Ц) или 200 м (за авионе категорије Д) или прилаза у условима смањене видљивости категорије II или III.

JAR OPS 1.460 Летови који се изводе у условима смањене видљивости – минимална захтевана опрема

- (a) Авио-превозник је у обавези да уврсти у оперативни приручник минималну опрему која мора да буде исправна приликом започињања полетања у условима смањене видљивости или прилаза у условима смањене видљивости категорије II или III, а у складу са летачким приручником авиона или другим одобреним документом.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да се увери да је стање авиона и одговарајућих авионских система примерено летовима који ће се извести.

JAR-OPS 1.465 VFR оперативни минимум
(видети додатак 1 JAR OPS-у 1.465)

- (a) Авио-превозник је у обавези да обезбеди да се:
- (1) VFR летови изводе у складу са правилима визуелног летења и у складу са табелом у додатку 1 JAR OPS-у 1.465;
- (2) специјални VFR летови се не могу започети када је видљивост мања од 3 км и никако се не могу изводити кад је видљивост мања од 1,5 км.

Додатак 1 JAR OPS 1.430
Аеродромски оперативни минимум
(Видети IEM додатку 1 JAR OPS 1.430)

(a) *Минимум за полетање*

(1) *Опште*

- (i) минимуми за полетање које одреди авио-превозник морају бити изражени као видљивост или ограничење RVR, узимајући у обзир важне чињенице за сваки аеродром који је у плану да се употребљава као и карактеристике самог авиона. Где се појављује специфична потреба да се виде и избегну препреке у одласку и/или за принудно слетање, додатни услови (нпр. база облака) морају бити дефинисани;
- (ii) вођа ваздухоплова не сме започнети полетање ако временски услови на аеродрому полетања нису једнаки или бољи од минимума за слетање за тај аеродром, осим у случају када је на располагању одговарајући алтернативни аеродром;
- (iii) када је објављена метеоролошка видљивост испод оне која је потребна за полетање и када RVR није објављен, полетање може да буде започето само ако вођа ваздухоплова може да одреди да је RVR/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања једнака или боља од прописаног минимума.
- (iv) када подаци о метеоролошкој видљивости и RVR-у нису доступни, полетање може да започне само ако вођа ваздухоплова може да одреди

да је RVR/видљивост дуж полетно-слетне стазе у правцу полетања једнака или боља од прописаног минимума.

- (2) *визуелне ознаке* – минимум за полетање се мора одредити у циљу обезбеђења довољне видљивости за вођење и контролисање авиона како у случају прекинутог полетања у неповољним условима тако и у случају настављеног полетања након отказа критичног мотора;
- (3) *захтевана RVR/видљивост*
- (i) за вишемоторне авионе, чије су перформансе такве да у случају отказа критичног мотора у било којем тренутку полетања, авион може или да се заустави или да настави са полетањем до висине од 1500 фита изнад аеродрома, док надвишава препреке по захтеваним критеријумима, минимум за полетање који је утврђен од стране авио-превозника мора да буде изражен као вредност RVR/видљивости не мање од оних у табели 1, испод, осим у изузецима из тачке 4).

Табела 1 - RVR/видљивост на полетању

RVR/видљивост на полетању	
Средства	Вредности за RVR/видљивост (примедба 3)
Без (само у току дана)	500м
Светла ивице полетно-слетне стазе и/или ознаке дуж средине полетно-слетне стазе	250м/300м (примедба 1 и 2)
Светла дуж ивице полетно-слетне стазе и светла дуж средине полетно-слетне стазе	200м/250м (примедба 1)
Светла дуж ивице и средине полетно-слетне стазе и вишетруке информације за RVR	150м/200м (примедба 1 и 4)

Примедба 1: Веће вредности се примењују за авион категорије Д

Примедба 2: За летове који се одвијају ноћу најмање се захтевају светла дуж ивице полетно-слетне стазе као и светла која означавају крај полетно-слетне стазе

Примедба 3: Објављена вредност за RVR/видљивост која се односи на почетни део залета може бити промењена на основу пилотовог расуђивања

Примедба 4: Објављена вредност за RVR/видљивост мора бити достигнута у свим тачкама у којима се мери, осим уз изузеће наведено у примедби 3, горе.

- (ii) за вишемоторне авионе чије су перформансе такве да не могу задовољити услове перформанси из тачке (а)(3)(i) горе, у случају отказа критичног мотора, може да се појави потреба да одмах слете и да уоче и избегну препреке у подручју полетања. Такви авиони могу да лете према следећим минимумима за полетање који обезбеђују да се испуне примењиви захтеви за надвишавање препрека, претпостављајући да је дошло до отказа мотора на одређеној висини. Минимум за полетање

који је утврдио авио- превозник мора да се темељи на висини према којој се може направити нето путања лета у полетању са отказом једног мотора. Минималан RVR који може да се користи не сме да буде мањи од вредности у табели 1, горе или табели 2, доле.

Табела 2 – Предпостављена висина отказа критичног мотора изнад полетно-слетне стазе и одговарајући RVR/видљивост

RVR/видљивост на полетању – путања лета	
Предпостављена висина изнад полетно-слетне стазе, где долази до отказа мотора	RVR/видљивост (примедба 2)
< 50 фита	200 м
51-100 фита	300 м
101-150 фита	400 м
151-200 фита	500 м
201-300 фита	1000 м
>300 фита	1500 м (примедба 1)

Примедба 1: 1500 м је такође примењиво уколико није могуће обезбедити позитивну путању лета при полетању.

Примедба 2: Објављена вредност за RVR/видљивост која се односи на почетни део полетања може бити промењена на основу пилотовог расуђивања.

(iii) Када објављене вредности за RVR или метеоролошка видљивост није доступна, вођа ваздухоплова несме започети са полетањем, осим онда када може одредити да стварни услови задовољавају минимум за полетање;

(4) *Изузеци од става (а)(3)(i)*

(i) Авио-превозник може смањити минимум за полетање на 125 м RVR-а (за категорије авиона А, Б и Ц) или 150 м RVR (за категорију авиона Д), али је то предмет одобрења ваздухопловних власти и то само у случају ако су задовољени услови из тачака од (А) до (Д) доле.

- (А) када су на снази поступци у условима смањене видљивости;
- (Б) када су у употреби светла средишње линије високог интензитета на размаку од 15 м или мање и ивична светла јаког интензитета на размаку 60 м или мање;
- (В) када су чланови летачке посаде успешно завршили обуку на симулатору летења;
- (Г) када постоји сегмент дужине од 90 м видљивости из пилотске кабине авиона на прагу стазе за полетање;
- (Д) када су потребне вредности RVR-а на свим тачкама за мерење испуњене;

(ii) зависно од одобрења ваздухопловних власти, авио-превозник који користи одобрени систем за хоризонтално вођење авиона за време полетања може да смањи минимум RVR за полетање на мање од 125 м

(за авионе категорија А, Б и Ц) или 150 м (за авионе категорије Д) али не мање од 75 м ако је осигурана заштита полетно-слетне стазе, а средства примерена за слетање у условима категорије III.

(б) *Непрецизни прилаз*

(1) *Минимум система*

- (i) Авио-превозник је у дужан да обезбеди да минимума система за поступке непрецизног прилаза, који се темеље на коришћењу ILS-а без линије понирања (само LLZ), VOR, NDB, SRA и VDF, нису ниже од MDH датих у табели 3 испод.

Табела 3 – Минимум система за системе који се користе у случају непрецизног прилаза

Минимума система	
Средство	Најнижа MDH
ILS (без равни понирања – LLZ)	250 фита
SRA (завршава на ½ NM)	250 фита
SRA (завршава на 1 NM)	300 фита
SRA (завршава на 2 NM)	350 фита
VOR	300 фита
VOR/DME	250 фита
NDB	300 фита
VDF (QDM & QGH)	300 фита

- (2) *минимална висина снижавања* – авио-превозник је дужан да обезбеди да минимална висина снижавања за непрецизни прилаз није нижа од:

- (i) OCH/OCL за категорију авиона;
(ii) минимума система

- (3) *визуелне ознаке* – пилот не сме да настави са прилазом испод MDA/MDH осим у случају када је најмање једна од следећих визуелних ознака за полетно-слетну стазу на коју намерава да слети јасно видљива и препознатљива 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 линије 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) *захтевани RVR* – минимума које мора да користи авио-превозник у случају непрецизних прилаза су:

Табела 4а - RVR за непрецизне прилазе – комплетно опремљена полетно-слетна стаза

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

Табела 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))				
MDH	RVR / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 фита	1000 м	1100 м	1200 м	1400 м
300-449 фита	1200 м	1300 м	1400 м	1600 м
450-649 фита	1400 м	1500 м	1600 м	1800 м
650 и више фита	1500 м	1500 м	1800 м	2000 м

Табела 4в - RVR за непрецизне прилазе – основна опрема

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

Табела 4г - RVR за непрецизне прилазе – без средстава прилазних светала

Минимуми за непрецизне прилазе - Без средстава прилазних светала (напомена (4), (5), (6) и (7))				
MDH	RVR / категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
250-299 фита	1500 м	1500 м	1600 м	1800 м
300-449 фита	1500 м	1500 м	1800 м	2000 м
450-649 фита	1500 м	1500 м	2000 м	2000 м
650 и више фита	1500 м	1500 м	2000 м	2000 м

Напомена 1: Потпуно опремљена полетно-слетна стаза подразумева ознаке полетно-слетне стазе, има прилазна светла HI/MI на 720м и више, ивична светла, светла почетка и краја полетно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.

Напомена 2: Средње опремљена полетно-слетна стаза подразумева ознаке полетно-слетне стазе, прилазна HI/MI светла на 420-719 м, ивична светла, светла почетка и краја полетно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.

- Напомена 3: Основна опремљеност полетно-слетне стазе подразумева ознаке полетно-слетне стазе, прилазна HI/MI светла на мање од 420 м, било која дужина LI прилазних светала, ивична светла, светла почетка и завршетка полетно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.
- Напомена 4: Без прилазне светлосне опреме; има ознаке полетно-слетне стазе, ивична светла, светла почетка и завршетка полетно-слетне стазе, или је без светала.
- Напомена 5: Табеле се односе само на стандардне прилазе са нормалним степеном снижавања не већим од 4 степена. Већи нагиби снижавања ће обично захтевати да се на MDH види и систем за визуелно навођење по висини (нпр. PAPI) .
- Напомена 6: Наведене вредности су или објављене вредности RVR-а или метеоролошке видљивости претворене у RVR према ставу (x), доле.
- Напомена 7: MDH наведена у табелама 4а, 4б, 4в и 4г односи се на основне прорачуне минималне висине снижавања MDH. При одабиру одговарајућег RVR-а, нема потребе за заокруживањем вредности на најближих 10 фита, које могу да се ураде из оперативних разлога (нпр. претварање MDA).

(5) *Ноћна слетања* – за ноћна слетања морају бити укључена најмање ивична светла, светла почетка и краја стазе.

(в) Прецизни прилаз – слетања у условима категорије I

(1) *Опште*. Категорија I инструменталног прецизног прилаза и слетања изводи се користећи ILS, MLS или PAR са висином одлуке не мањом од 200 фита и са RVR не мањом од 550 м;

(2) *Висина одлуке*. Авио-превозник је дужан да обезбеди да висина одлуке која ће се користити за прецизни прилаз категорије I није нижа од:

- (i) минималне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона, уколико је иста наведена;
- (ii) минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без визуелних ознака.
- (iii) OCH/OCL за категорију авиона; или
- (iv) 200 фита;

(3) *визуелне ознаке* – пилот не сме да настави прилаз испод висине одлуке за категорију I, која је одређена у складу са тачком (в)(2), осим ако није најмање једна од следећих визуелних ознака за намеравану полетно-слетну стазу јасно видљива и препознатљива пилоту:

- (i) делови система прилазних светала;
- (ii) праг полетно-слетне стазе;
- (iii) ознаке прага полетно-слетне;
- (iv) светла прага полетно-слетне стазе;
- (v) идентификациона светла прага стазе;

- (vi) визуелни индикатор линије понирања;
 - (vii) зона додира или ознаке зоне додира;
 - (viii) светла зоне додира; или
 - (ix) ивична светла стазе;
- (4) захтевани RVR – минимум који авио-превозилац може да користи за прилаз у условима категорије I су:

Табела 5 – RVR за прилаз у условима категорије I у зависности од опремљености и DH

Минимуми за категорију I				
Висина одлуке (примедба 7)	Опрема/RVR (примедба 5)			
	Потпуна (примедба 1 и 6)	Делимична (примедба 2 и 6)	Основна (примедба 3 и 6)	Без опреме (примедба 4 и 6)
200 фита	550 м	700 м	800 м	1000 м
201-250 фита	600 м	700 м	800 м	1000 м
251-300 фита	650 м	800 м	900 м	1200 м
301 и више фита	800 м	900 м	1000 м	1200 м

- Напомена 1: Потпуно опремљена полтно-слета стаза је стаза са ознакама, са прилазним светлима HI/MI на 720 м и више, ивичним светла, светлима почетка и краја полетно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.
- Напомена 2: Средње опремљена полетно-слетна стаза је стаза са ознакама, са HI/MI прилазним светлима на дужини од 420 до 719 м, ивичним светлима, светалима почетка и завршетка полртно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.
- Напомена 3: Основно опремљена полетно-слетна стаза са стаза са ознакама, HI/MI прилазним светлима на дужини мањој од 420 м, било којом дужином LI прилазних светала, ивичним светла, светлима почетка и завршетка полетно-слетне стазе. Светла мора да буду упаљена.
- Напомена 4: Без прилазних светала је полетно-слетна стаза која садржи ознаке полетно-слетне стазе, ивична светла, светла почетка и завршетка полетно-слетне стазе или је без светала.
- Напомена 5: Наведене бројке су вредности објављеног RVR-а или метеоролошке видљивости претворене у RVR према ставу (x), доле.
- Напомена 6: Табела важи за стандардне прилазе са степеном снижавања до 4 степена и укључујући 4. степен.
- Напомена 7: DH у табели 5 односи се на почетни прорачун DH. Када се изабере RVR, нема потребе да се заокружује на најближих 10 фита, што може да се користи у оперативне сврхе (нпр. прерачунавања ДА).
- (6) Летови који се изводе са једним чланом летачке посаде – за летове који се обављају са једним пилотом, авио-превозник мора израчунати минимални RVR за све прилазе који су у складу са JAR OPS 1.430 и овим додатком. RVR мањи од 800 м није допуштен осим кад се користи одговарајући аутопилот који је повезан на ILS или MLD, и у том случају важе нормални минимуми. Висина одлуке која се користи не сме да буде мања од 1.25 помножено са минималном висином коју аутопилот може да користи;

- (7) *Ноћни летови.* За ноћне летове треба да буду упаљена најмање ивична светла краја и прага полетно-слетне стазе.
- (d) *Прецизни прилаз – прилаз у условима категорије II*
- (1) *опште* - прилаз категорије II је прецизни инструментални прилаз и слетање при коме се користи ILS или MLS:
- (i) са висином одлуке мањом од 200 фита али не мањом од 100 фита;
 - (ii) са RVR-ом не мањим од 300 м;
- (2) *висина одлуке* – авио-превозник је дужан да обезбеди да висина одлуке за прилазе категорије II не буде нижа:
- (i) од минималне висине одлуке наведене у летачком приручнику авиона, ако је иста наведена;
 - (ii) од минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без захтеваних визуелних референци;
 - (iii) од OCH/OCL за категорију авиона;
 - (iv) од висине одлуке до које сучланови летачке посаде овлашћени да лете;
 - (v) од 100 фита.
- (3) *визуелне референце* – пилот не сме да настави прилаз испод висине одлуке у условима категорије II која је одређена у складу са тачком (д)(2), осим ако визуелне референце садрже најмање три светла у низу која чине централну линију прилазних светала, или светла зоне додира, или светла централне линије полетно-слетне стазе, или ивична светла полетно-слетне стазе, или је уочена задовољавајућа комбинација ових светала која може да се одржава. Ова визуелна референца мора да укључује попречне елементе светала, нпр. попречну пречку прилазних светала или светла прага полетно-слетне стазе за слетање или светла зоне додира;
- (4) *захтевани RVR* – минимум који авио-превозник сме да користи за прилазе у условима категорије II:

Табела 6 – RVR за прилаз у условима категорије II

Минимуми за категорију II		
Висина одлике	Укључивање аутоматског пилота за слетање испод DH (примедба 1)	
	RVR/ авиони категорије А,Б,Ц	RVR/ авиони категорије Д
100-120 фита	300 м	300 м (примедба 2)
121-140 фита	400 м	400 м
141 и више фита	450 м	450 м

Напомена 1: Укључивање аутоматског пилота за слетање испод DH у овој табели значи продужено коришћење аутоматског система за управљање авионом до висине која није виша од 80% од примењиве DH. Захтеви

пловидбености могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, утицати на висину одлуке DH на коју ће се да се примене.

Напомена 2: 300 м се може користити за авионе категорије Д који изводе аутоматско слетање. (Видети IEM додатак 1 JAR OPS 1.430 ставке (d) и (e)).

(e) *Прецизни прилаз – прилази у условима категорије III*

(1) *опште* – прилази у условима категорије III су подељене као што следи:

(i) *прилази категорије III А* – инструментални прецизни прилаз и слетање користећи ILS или MLS са:

(А) висином одлуке мањом од 100 фита; и

(Б) са RVR не мањом од 200 м;

(ii) *прилази категорије III Б* – прецизни инструментални прилаз и слетање користећи ILS или MLS са:

(А) висином одлуке мањом од 50 фита или без висине одлуке;

(Б) са RVR мањом од 200 м, али не мањим од 75 м;

Примедба: У случајевима када висина одлуке и RVR не спадају у исту категорију прилаза, RVR одређује категорију прилаза.

(2) *висина одлуке* - за прилазе код којих се користи висина одлуке, авио- превозник мора обезбедити да висина одлуке није нижа од:

(i) минималне висине одлуке одређене у летачком приручнику авиона, ако је иста прописана;

(ii) минималне висине до које може да се користи средство за прецизни прилаз без потребне визуелне референце; или

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

(3) *прилази без висине одлуке* – прилази без висине одлуке могу да се изводе само:

(i) ако је прилаз без висине одлуке одобрен у летачком приручнику авиона;

(ii) ако прилазно средство и опрема аеродрома могу да подрже прилазе без висине одлуке; и

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

Напомена: За полетно-слетну стазу за категорије III предпоставља се да може да подржи прилазе категорије III без висине одлуке осим ако то није посебно ограничено и објављено у AIP или NOTAM-у.

(4) *Визуелне референце*

(i) при прилазима категорије III А и категорије III Б са пасивним системом за управљање у случају отказа, пилот не сме да настави прилаз испод

висине одлуке која је одређена у складу са тачком (е)(2) осим у случају када је визуелна ознака која обухвата најмање три светла у низу која су део средишње линије прилазних средстава, или светла зоне додира, или светла средишње линије полетно-слетне стазе, или ивична светла полетно-слетне стазе, или када постоји комбинација претходног и када она може да се одржава;

- (ii) при прилазима категорије III Б са оперативним системом за управљање након отказа са висином одлуке пилот не сме да настави прилаз испод висине одлуке, одређене у складу са горњом тачком (е)(2), осим кад постоји визуелна референца која садржи најмање једно светло средишње линије и ако може да се одржава;
- (iii) За прилазе категорије III без висине одлуке нема захтева за визуелним контактом са стазом за слетање пре додира.

- (5) *захтевани RVR* - минимум који авио-превозник сме да користи за прилазе категорије III су:

Табела 7 – RVR – за прилазе у условима категорије III у зависности од висине одлуке и (види IEM додатка 1 JAR OPS 1.430, поделељак (е)(5))

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Висина одлуке (у фитама) (напомена 3)		RVR (м)
III А	Мања од 100 фита	Не захтева се	200 м (примедба 1)
III Б	Мања од 100 фита	пасиван систем за управљање авионом у случају квара	150 м (примедба 1 и 2)
III Б	Мања од 50 фита	пасиван систем за управљање авионом у случају квара	125 м
III Б	Мања од 50 фита или без висине одлуке	оперативан систем за управљање авионом у случају квара	75м

Напомена 1: У случају пасивног система видети IEM додатка 1 JAR OPS 1.430, делу (е)(5). Поступци посаде у случају отказа аутопилота на или испод висине одлуке у случају пасивног система у случају прилаза категорије III.

Напомена 2: За авионе сертифициване у складу са JAR AWO 321(b)(3) или сличним.

Напомена 3: Систем за контролу лета је одређен према JAR AWO и то према минималној висини одлуке

(e) *Кружни прилази*

- (1) минимум који авио-превозник је обавезан да користи за кружни прилаз је:

Табела 8 - Видљивост и MDH за кружне прилазе у зависности од категорије авиона

MDH	Категорија авиона			
	А	Б	Ц	Д
	400 фита	500 фита	600 фита	700 фита
Минимална метеоролошка видљивост	1500 м	1600 м	2400 м	3600 м

- (2) кружни прилаз са описаном путањом лета је одобрен поступак у смислу овог става (видети IEM додатак 1 JAR OPS 1.430(f)).
- (г) *Визуелни прилаз* – авио-превозник не сме да користи RVR мањи од 800 м за визуелни прилаз;
- (х) *Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у RVR*
- (1) авио-превозник је дужан да обезбедити да се претварање метеоролошке видљивости у RVR не користи за израчунавање минимума за полетање, минимума категорија II и III или кад је доступан објављени RVR;

Примедба: ако је RVR објављена као вредност већа од неке вредности (нпр RVR већа од 1500 метара, иста се не може сматрати објављеном вредности и у том случају се мора користити табела за прерачунавање).

- (2) приликом прерачунавања метеоролошке видљивости у RVR у свим другим случајевима осим оних у тачки (х)(1), авио-превозник је дужан да обезбеди да се користи следећа табела:

Табела 9 – Прерачунавање видљивости у RVR

Светла у употреби	RVR= Извештена метеоролошка видљивост умножена са	
	Дан	Ноћ
Висока прилазна светла и светла полетно-слетне стазе	1,5	2,0
Било који тип светала осим горњег	1,0	1,5
Без светала	1,0	Није примењиво

Додатак 2 JAR OPS-у 1.430(ц)

Категорије авиона - Летење у условима смањене видљивости

- (а) Категоризација авиона

Критеријуми који се узимају у разматрање за категоризацију авиона су брзина авиона на прагу полетно-слетне стазе (V_{AT}) која је једнака са брзином столинга (V_{SO}) помножену са 1.3 или V_{SIG} помножена са 1.23 у конфигурацији за слетање при

максималној сертификованој маси на слетању. Уколико су обе V_{SO} и V_{SIG} доступне узима се већа вредност добијена за V_{AT} . Категорије авиона у односу на вредности V_{AT} приказане су у табели доле:

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

Конфигурација за слетање која се мора узети у обзир мора бити ефинисана од стране авио-превозиоца или од стране произвођача авиона.

- (б) Стална промена категорије (максималне масе на слетању)
- (1) Авио-превозник може затражити сталну, нижу, масу на слетању, и користи ту масу за одржавање V_{AT} ако то одобре ваздухопловне власти.
 - (2) Категорија која је одређена за дати авион стална и не мења се у току свакодневних летова.

Додатак 1 JAR OPS-у 1.440

Летење у условима смањене видљивости – општа оперативна правила

- (а) *Опште* - следећи поступци се примењују на увођење и одобравање летова који се изводе у условима смањене видљивости.
- (б) *Показни лет* – циљ показног лета је да се утврди или потврди употреба и ефикасност примењивих система за вођење авиона, обуке, процедура које примењују чланови летачке посаде, програма одржавања као и приручника који се односе спровођење категорије II/III, ради добијања одобрења.
- (1) Уколико се захтева висина одлуке од 50 фита или више, најмање 30 прилаза и слетања мора бити изведено са употребом система за категорију II/III који су уграђени у сваки авион. Уколико је захтевана висина одлуке мања од 50 фита, најмање 100 прилаза и слетања је неопходно извести осим у случају да ваздухопловне власти не одобре друго.
 - (2) Уколико авио-превозник има више варијанти истог типа авиона, а који користе исти основни систем за контролу лета као и показиваче, или различити основни систем за контролу лета као и показиваче на истом типу авиона, тада авио-превозник мора показати да те различите варијанте система имају задовољавајуће карактеристике, али у том случају авио-превозник не мора да изведе показни лет за сваку варијанту авиона. Ваздухопловне власти могу прихватити 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 JAR OPS 1, а који користи исти тип или варијанту авиона и процедуре
 - (3) Уколико је број неуспелих прилаза већи од 5% од укупног броја (нпр неуспела слетања, прекиди у раду система) програм процене мора бити продужен за најмање 10 прилаза и слетања све док се горњи однос не уклопи у 5%.

- (в) *Прикупљање података неопходних за показни лет.* Сваки подносилац захтева мора развити метод за прикупљање података (нпр формулар који би користили чланови летачке посаде) како би биле забележени карактеристике на прилазима и слетањима. Коначни подаци као и закључак података демонстрације мора бити доступан ваздухопловним властима због процене.
- (г) *Анализа података.* Неуспели прилази и/или аутоматска слетања морају бити документовани и анализирани.
- (д) *Стално праћење*
- (1) Након добијања иницијалног одобрења, летови се морају стално пратити од стране авио-превозника у циљу препознавања негативних трендова пре него што постану озбиљни. Извештаји чланова летачког особља такође могу помоћи горе наведеном.
 - (2) Следеће информације се морају чувати у периоду од 12 месеци:
 - (i) Укупан број прилаза, по типу авиона, где је опрема у авиону неопходна за категорију II или III користи за реалне успешне прилазе или за вежбе прилаза, где се примењују минимума за категорије II или III, или
 - (ii) Извештаји о неуспелим прилазима и/или аутоматским слетањима, по аеродрому и регистраској ознаци и по следећим категоријама:
 - (A) отказ опреме у авиону
 - (B) проблеми са опремом на земљи
 - (B) неуспели прилази као разлог инструкција добијених од контроле летња
 - (Г) други разлози
 - (3) Авио-превозник је дужан да обезбеди процедуре за праћење перформанси аутоматског система за слетање за сваки авион.
- (ђ) *Прелазни периоди*
- (1) *авио-превозник без претходних искустава са категоријом II или III:*
 - (i) авио-превознику без претходног искуства са категоријом II или III може да се одобри да изводи летове у условима категорије II или IIIА након што стекне минимално шестомесечно искуство у летовима који се изводе у условима категорије I на одређеном типу авиона;
 - (ii) по завршетку шестомесечног периода извођења летова у условима категорије II или IIIА на одређеном типу авиона, авио-превознику може да се одобре летови у условима категорије IIIБ. При давању таквог одобрења, ваздухопловне власти могу да одреди веће минимуме од оних најнижих који се односе за додатно раздобље. Повећање минимума се нормално односи само на RVR и/или ограничења за летове који се спроводе без висине одлуке и морају бити одређене тако да оне не захтевају промене оперативних поступака;.
 - (2) *Авио-превозник са претходним искуством са категоријом II или III*

Авио-превозник са претходним искуством са категоријом II или III може да добије одобрење за скраћење прелазног периода подношењем захтева ваздухопловним властима.

- (е) *одржавање опреме за категорију II, категорију III и полетање у условима смањене видљивости.* Упутства за одржавање опреме на авиону мора да донесе сам авио-превозник, у сарадњи са произвођачем и укључити их у програм одржавања који је прописан у JAR OPS 1.910, а који мора бити одобрен од стране ваздухопловних власти.
- (ж) *Прикладни аеродроми и полетно-слетне стазе*
- (1) Комбинација сваког типа авиона/опрема у авиону/полетно-слетне стазе мора бити потврђена тако што мора бити један успешан комплетан прилаз и слетање у условима категорије II или боље, пре него што почне са извођењем летова у условима категорије III.
 - (2) За полетно-слетне стазе са неуобичајеном конфигурацијом терена пре прага полетно-слетне стазе, комбинација сваког типа авиона/опрема у авиону/полетно-слетне стазе мора бити потврђена извођењем летова у условима категорије I или у бољим условима, пре него што почне са извођењем летова у условима категорије II или III.
 - (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, тада он мора показати да различите варијанте показују задовољавајуће карактеристике, али при томе не мора извести показни лет за сваку комбинацију варијанта авиона/полетно-слетна стаза.
 - (4) Авио-превозници који користе исти комбинацију типа авиона/варијанте, опрему уграђену у сам авион као и процедуре може имати кредит од искуства који имају други авио-превозници, а све у циљу усаглашавања са овим одељком.

Додатак 1 JAR OPS 1.450

Летови у условима смањене видљивости – обука и оспособљеност

- (а) *Опште* – авио-превозник је дужан да обезбеди да програми обуке чланова летачке посаде авиона за летење у условима смањене видљивости садрже обуку на земљи, обуку на симулатору лета и/или обуку у лету. Авио-превозник може да скрати садржај курса како је прописано у тачкама (2) и (3), ако такав садржај прихвате ваздухопловне власти.
- (1) чланови летачке посаде авиона који немају искуства са категоријом II или III морају завршити комплетан програм обуке прописан у ставкама (б), (в) и (г) доле.
 - (2) чланови летачке посаде авиона који поседују предходно искуство а које је у вези са извођењем летова у условима категорије II или III код другог JAA авио-превозника могу да заврше скраћени курс обуке на земљи;
 - (3) чланови летачке посаде који поседују искуство, а које је у вези је са извођењем летова у условима категорије II или III код самог авио-превозника могу да заврше скраћени курс обуке на земљи, на симулатору и/или обуке у лету.

Скраћени курс мора да садржи најмање услове прописане тачкама (г)(1), (г)(2)(i) или (г)(2)(ii), када је то примерено, и (г)(3)(i).

(б) *Обука на земљи* – авио-превозник је дужан да обезбеди да иницијална обука на земљи за летење у условима смањене видљивости садржи најмање следеће:

- (1) карактеристике и ограничења ILS и/или MLS система;
- (2) карактеристике визуелних средстава;
- (3) карактеристике магле;
- (4) оперативне могућности и ограничења појединих система авиона;
- (5) учинак падавина, накупљања леда, смицања ветра на малим висинама и турбуленције;
- (6) учинак отказа појединих система авиона;
- (7) употреба и ограничења система процене RVR-a;
- (8) начела у вези са захтевима за надвишавање препрека;
- (9) препознавање и радње коју треба предузети у случају отказа система на земљи;
- (10) поступке и мере опреза које треба да се поштују у вези са померањем командних површина током летова када је RVR 400 м или мања, и све додатне поступке који су потребни у условима када је RVR мањи од 150 м (200 м за авионе категорије Д);
- (11) значење висина одлуке која се темеље на радио-висиномеру и учинак профила терена у прилазу на читавање радио-висиномера и система за аутоматски прилаз/слетање;
- (12) важност и значење висине упозорења ако је примењива и радње у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
- (13) услове оспособљености пилота како би стекли и могли да задрже овлашћење за летење у условима смањене видљивости категорије II или III;
- (14) важност правилног седења и положаја очију.

(в) *Обука на симулатору лета и/или обука у лету*

- (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да обука на симулатору лета и/или обука у лету у условима смањене видљивости садржи:
 - (i) проверу задовољавајућег рада опреме на земљи и у лету;
 - (ii) ефекте на минимумима који проузрокују промене у статусу опреме инсталиране на земљи;
 - (iii) праћење аутоматског система управљања авионом и показивача стања система за аутоматско слетање са наглашавањем радњи које се требају предузети у случају отказа тог система;
 - (iv) радње које морају да се предузму у случају отказа, као што су откази мотора, електричног система, хидрауличног система и система управљања авионом;
 - (v) ефекти настали услед познатих неисправности и употребе листе минималне исправности опреме авиона;
 - (vi) оперативна ограничења проузрокована из уверења о пловидбености авиона;

- (vii) одредбе о визуелним ознакама које је потребно уочити на висини одлуке заједно са информацијом о највећем одступању, које је на путањи лета допуштено у понирању и по смеру; и
 - (viii) важност и значај висине упозорења ако се примењује и радње у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
- (2) авио-превозник мора да обезбеди да је сваки члан летачке посаде оспособљен за обављање своје дужности и о потребној координацији са другим члановима посаде. У највећој могућој мери за ову намену морају да се користе одговарајуће опремљени симулатори лета;
 - (3) обука мора да се обави по фазама које садрже уобичајене летове на исправном авиону и са потребном опремом али укључујући све временске услове на које може да се наиђе и детаљне приказе отказа система авиона или опреме који могу да утичу на летење у условима категорије II или III. Ако системи авиона укључују коришћење хибридних или других специјалних система (као што су - *Head up display*, или опрема за побољшање видљивости), тада чланови летачке посаде морају вежбати коришћење тих система у редовним нормалним и ванредним ситуацијама, и то у току обуке на симулатору летења;
 - (4) морају се увежбати поступци у случају онеспособљености а које су у вези са полетањем у условима смањене видљивости као и у условима прилаза и слетања у условима категорије II и III;
 - (5) за авионе за које не постоји одређени типски симулатор летења, авио-превозник је дужан да обезбеди да ће се фаза визуелног оспособљивања у лету за летове у условима категорије II изводити на симулатору који су за ту намену одобриле ваздухопловне власти. Таква обука мора садржати најмање четири прилаза. Обука и поступци који су специфични за тип авиона морају се вежбати на авиону;
 - (6) основна обука за категорије II и III мора да садржи најмање следеће вежбе:
 - (i) прилаз, користећи одговарајуће системе за навођење, аутопилоте и системе контроле уграђених у авион, до одговарајуће висине одлуке, и прелаз на визуелни лет и слетање;
 - (ii) прилаз са свим исправним моторима користећи одговарајући систем за навођење авиона, аутопилоте и систем управљања уграђен у авион, за управљање до висине одлуке након које следи поступак неуспелог прилаза; све без спољних визуелних ознака;
 - (iii) где је то примењиво, прилаз који користи аутоматски систем управљања авионом са могућношћу равнања авиона, слетања и одржавања правца;
 - (iv) нормалан рад свих потребних система са коришћењем и без коришћења визуелних знакова на висини одлуке;
 - (7) следеће фазе обуке морају да садрже најмање:
 - (i) прилазе са отказом мотора у разним фазама прилаза;

- (ii) прилазе са отказом критичне опреме (нпр. електричног система, система за аутоматско управљање авионом, система ILS/MLS на земљи и/или у ваздуху и показивача стања);
 - (iii) прилазе где отказ система за аутоматско управљање авионом на малој висини захтева:
 - (A) прелаз на ручно управљањем командама за равнање авиона пре слетања, слетање и одржавању смера авиона или неусели прилаз;
 - (B) прелаз на ручно управљање командама авиона или аутоматски прелаз на нижи степен како би се одлетело са прекинутог прилаза од висине једнаке висини одлуке или мање од висине одлуке, укључујући оне које могу резултовати слетањем на полетно-слетну стазу;
 - (iv) отказе система који могу да резултују великим отклонима показивача по правцу или висини, изнад и испод висине одлуке, у условима минималне видљивости, одобреним за летење. У наставку, мора да се настави мануелно слетање ако приказивач у нивоу главе покаже нижи степен аутоматског управљања авионом или чак само поравнање авиона пре слетања;
 - (v) отказе и поступке одређене за тип или варијанту авиона;
- (8) програм обуке мора да омогућује вежбе за руковање у случају отказа и грешака који захтевају прелаз на виши минимум;
- (9) програм обуке мора да укључује управљање авионом када, током отказа пасивног систем категорије III, отказ узрокује искључивање аутопилота на висини једнакој висини одлуке или нижој од висине одлуке, када је задњи објављени RVR 300 м или мање;
- (10) када се изводи полетање са RVR-ом 400 м или мање, обука мора да укључује отказе система и отказе мотора који резултују или наставком или прекидом полетања.
- (г) *Захтеви преобуке за извођење полетања у условима смањене видљивости и летова у условима категорије II и III.* Авио-превозник је дужан да обезбеди да ће сваки члан летачке посаде завршити 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 и прилазе и слетања у условима смањене видљивости категорије II и III. Услови у вези са искуством члана летачке посаде да похађа скраћени курс описани су у тачкама (а)(2) и (а)(3) горе:
- (1) *обука на земљи* - одговарајући захтеви описани у ставу (б) горе узимају у обзир обуку и искуство члана летачке посаде за летење у условима категорије II и III;
 - (2) *обука на симулатору летења и/или обука у лету:*
 - (i) најмање осам прилаза и/или слетања на симулатору летења;

- (ii) у случају где не постоји симулатора летења за одређени тип авиона, најмање три прилаза укључујући најмање једно продужење на други круг на авиону;
 - (iii) одговарајућа додатна обука ако то захтева нека посебна опрема, нпр. приказивање података у нивоу главе или опрема за увећање слике;
- (3) *оспособљеност летачке посаде* - захтеви оспособљености летачке посаде су специфични за сваког авио-превозника и зависе од типа авиона који користи.
 - (i) авио-превозник је дужан да обезбеди да је сваки члан летачке посаде успешно обавио проверу пре извођења летова у условима категорије II и III;
 - (ii) провера описана у ставци (i) може да се замени успешно завршеном обуком на симулатору летења и/или у лету како је описано у тачки (г)(2) горе .
- (4) *летење на линијама под надзором* – авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обавити летење на линијама под надзором:
 - (i) за категорију II када се захтева мануелно слетање, најмање три слетања после искључења аутопилота;
 - (ii) за категорију III, најмање три аутоматска слетања, са тим да се тражи само једно аутоматско слетање онда када је обављена обука из тачке (г)(2) на симулатору летења који се користи за обуку без летења на авиону.
- (д) *Искуство вође ваздухоплова и искуство на типу* - пре започињања летења у условима категорије II/III, следећи додатни захтеви се односе на вођу ваздухоплова или на пилоте којима ће да буде препуштено управљање летом, а који су нови на одређеном типу авиона:
 - (1) 50 сати или 20 сектора на типу, укључујући летење на линији под надзором;
 - (2) 100 метара мора се додати примењивом минимуму RVR за категорију II или категорију III, ако пилот претходно није био оспособљен за летење у условима категорије II или III, са JAA авио-превозником, док не изврши укупно 100 сати или 40 сектора на типу, укључујући летење на линијама под надзором;
 - (3) ваздухопловне власти могу да одобре смањење наведених услова у вези са искуством вође ваздухоплова за чланове летачке посаде који имају то искуство на летовима у условима категорија II или III.
- (ђ) *Полетање у условима смањене видљивости на полетно-слетној стази са RVR мањом од 150/200 м*
 - (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да пре одобрења за обављање полетања при видљивости мањој од 150 м (испод 200 м за авионе категорије Д) пилот мора да прође следеће обуке:
 - (i) нормално полетање у минимално одобреним условима видљивости (RVR);

- (ii) полетање у минимално допуштеним условима видљивости (RVR) са кваром једног мотора између V₁ и V₂ или чим то сигурносни разлози допусте,
 - (iii) полетање у минимално допуштеним условима видљивости (RVR) са кваром једног мотора пре V₁ који резултира прекинутим полетањем.
- (2) авио-превозник је дужан да обезбеди да је обука наведена у тачки (1) обављена на симулатору летења. Обука мора обухватити употребу било којег посебног поступка и опреме. У случајевима када не постоји симулатор летења, за одређени тип авиона, ваздухопловне власти могу да одобре такву обуку на авиону без захтева за задовољавањем услова минималне видљивости (RVR) (видети додатак 1 JAR OPS 1.965);
 - (3) авио-превозник је дужан да обезбеди да је члан посаде обавио проверу пре спровођења полетања у условима смањене видљивости са RVR-ом мањим од 150 м (мањим од 200 м за авионе категорије Д) ако је примењив. Провера се може заменити само успешно обављеном обуком на симулатору летења и/или у лету прописаном у тачки (ђ)(1) у току преобуке на одређени тип авиона.
- (е) *Обука и проверавање у циљу обнављања – летење у условима смањене видљивости*
- (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да ће, повезано уз уобичајену обуку и проверу стручности, да провери знање и способност пилота да обавља задатке везане за одређену категорију летења (за коју је овлашћен). Тражени број прилаза током периода важности провере стручности коју обавља авио-превозник (како је прописано у JAR OPS 1.965(б)) мора бити најмање три, са тим да се један од њих може заменити прилазом и слетањем авионом користећи одобрене поступке у условима категорије II или III. Током провере стручности коју обавља авио-превозник мора да се уради један неуспео прилаз. Ако је авио-превозник овлашћен за извођење полетања са RVR-ом мањим од 150/200 м, најмање једано полетање у условима смањене видљивости до најнижег примењивог минимума мора да се уради током спровођења провере стручности коју спроводи авио-превозник. (видети IEM OPS 1.450 (б)(i));
 - (2) за летове у условима категорије III, авио-превозник је дужан да користи симулатор лета;
 - (3) авио-превозник је дужан да обезбеди да је за летење у условима категорије III, на авиону са отказом пасивног система управљања авионом, учињен најмање један неуспео прилаз у периоду од три узастопне провере стручности коју изводи авио-превозник, као резултат отказа аутопилота на висини одлуке или испод висине одлуке кад је објављен RVR 300 м или мање;
 - (4) ваздухопловне власти могу одобрити обуку и провере ради обнављања знања за летење у условима категорије II и полетања у условима смањене видљивости на одређеном типу авиона, ако није на располагању симулатор летења који одговара типу авиона или је доступан алтернативни симулатор.

Напомена: Освежавање знања за полетање у условима смањене видљивости и летова у условима категорије II/III која се темеље на аутоматским прилазима и/или аутоматским слетањем одржава се обуком за обнављање знања и проверама прописаних у овој ставци.

Додатак 1 JAR OPS 1.455

Летови у условима смањене видљивости – оперативни поступци

(a) *Опште* – летење у условима смањене видљивости обухвата:

- (1) мануелно полетање (са електроничким системом за навођење или без њега);
- (2) прилаз са аутопилотом испод висине одлуке, са мануелним равнањем, слетањем и одржавањем правца на земљи;
- (3) прилаз са аутоматским пилотом након којег следи аутоматско равнање авиона, аутоматско слетање авиона и ручно одржавање правца на земљи;
- (4) прилаз са аутоматским пилотом након којег следи аутоматско равнање, аутоматско слетање и аутоматско одржавање правца авиона на земљи, када је RVR који се примењује мањи од 400 м.

Напомена 1: Хибридни систем може да се користи у било којем од ових начина извођења летова.

Напомена 2: Остали облици система за навођење или приказивање могу да буду потврђени и одобрени.

(б) Процедуре и оперативна упутства

- (1) Тачна врста и обим процедура и упутстава зависе од опреме која се користи у авиону и поступцима у пилотској кабини авиона. У оперативном приручнику авио-превозник је дужан да јасно дефинише дужности чланова летачке посаде током полетања, прилаза, равнања за слетање, одржавање правца на стази и прекинутог прилаза. Посебан нагласак мора да се да одговорности летачке посаде током преласка из услова летења по инструменталним правилима на летење по правилима визуелног летења, и поступцима који требају да се користе приликом смањења видљивости или када се деси отказ. Посебна пажња мора да се посвети расподели задатака у пилотској кабини тако да се обезбеди смањење оптерећења пилота који доноси одлуке или обавља прекинути прилаз, и да му се омогући да може да се посвети надгледању и процесу доношења одлука;
- (2) авио-превозник је дужан да детаљно прикаже оперативне поступке и упутства у оперативном приручнику. Упутства мора да буду у складу са ограничењима и обавезним поступцима садржаним у летачком приручнику авиона и треба, између осталог, да садрже следеће тачке:
 - (i) провере - да се утврди 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 прекинутог прилаза;
 - (iv) поступке које треба следити у случају отказа, упозорења и осталих ванредних ситуација;
 - (v) минималне визуелне ознаке које су потребне;

- (vi) важност правилног седења и положаја очију;
- (vii) радње које могу да буду неопходне приликом смањења броја визуелних ознака;
- (viii) расподелу задатака посади приликом спровођења поступака према тачкама (i) до (iv) и (vi), како би се омогућило да се вођа ваздухоплова посвети искључиво надзору и доношењу одлука;
- (ix) захтев да се све информације о висини испод 200 фита требају бити засноване на радио-висиномеру и да један пилот настави да надгледа инструменте авиона све до његовог слетања;
- (x) захтеве за заштиту подручја осетљивости уређаја за одређивање смера прилаза;
- (xi) употребу информација које се односе на брзину ветра, смицање ветра, турбуленцију, контаминираност полетно-слетне стазе и коришћење вишеструких процена RVR-a;
- (xii) поступке који мора да се користе за вежбање прилаза и слетања на полетно-слетне стазе за које нису утврђени потпуни поступци прилаза за категорију II или III;
- (xiii) оперативна ограничења која настају из уверења о пловидбености; и
- (xiv) податке о највећем допуштеном одступању од путање лета у понирању за уређај за одређивање смера прилаза и/или ILS-a;

Додатак 1 JAR OPS 1.465

Минимална видљивост за VFR летове

Класа ваздушног простора	А, Б, Ц, Д (примедба 1)	Ф, Г	
		Преко 900м (3000 фита) AMSL или преко 300м (1000 фита) изнад терена, у зависноти шта је веће	На и испод 900м (3000 фита) AMSL или 300м (1000 фита) изнад терена, у зависност шта је веће
Растојање до облака	1500 м хоризонтално 300 м (1000фита) вертикално	Без облака и у смеру површине	
Видљивост	На 8 км и изнад 3050 м (10000 фита) AMSL (примедба 2) 5 км испод 3050 м (10000 фита) AMSL	5 км (примедба 3)	

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

Напомена 2: Када је висина прелазне висине нижа од 3050 м (10000 фита) AMSL, FL100 се може користити као 10000 фита

Напомена 3: Авиони категорије А и Б могу да раде у видљивости до 3000 м, ако одговарајућа служба контроле летења допусти летење по видљивости мањој од 5 км, и кад су околности такве да је вероватност сусретања са осталим саобраћајем врло мала и кад је IAS 140 кт (чвора) или мања.

ОДЕЉАК Ф – ОПШТЕ ПЕРФОРМАНСЕ

JAR-OPS 1.470 Подручје примене

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вишемоторни авиони који се покрећу турбоелисним моторима са максималним одобреним бројем путничких седишта више од 9, или максималне масе на полетању веће од 5700 кг као и сви више-моторни турбомлазни авиони обављају јавни авио-транспорт у складу са одељком Г (перформансе класа А).
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авиони покретани елисом са максимално одобреним бројем путничких седишта 9 или мање и максималне масе на полетању 5700 кг или мање, обављају јавни авио-транспорт у складу с одељком Х (перформансе класа Б).
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авиони покретани клипним моторима са максимално одобреним бројем путничких седишта већим од 9 или максималне масе на полетању веће од 5700 кг обављају јавни авио-транспорт у складу са одељком И (перформансе класа Ц).
- (г) Тамо где потпуно испуњавање захтева одговарајућег одељка не може да се покаже због специфичних конструктивних особина (нпр. надзвучни авиони, или авиони за слетање на воду), авио-превозник мора да примени одобрене стандарде перформанси које обезбеђују ниво сигурности једнак оном који је дат у одговарајућем одељку.

JAR-OPS 1.475 Опште

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона:
 - (1) на почетку полетања или у случају поновног планирања током лета; и
 - (2) у тачки од које се примењује кориговани оперативни план лета,не буде већа од масе при којој захтеви одговарајућег одељка могу да се испуне за лет који се обавља, узимајући у обзир очекивано смањење масе у току лета и за испуштање горива како је одређено у посебном захтеву.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се одобрени подаци о перформансама за обављање лета, утврђени у летачком приручнику авиона, користе ради испуњавања захтева одговарајућег одељка, допуњавају ако је потребно, другим подацима прихватљивим за ваздухопловне власти, као што је описано у одговарајућем одељку. Када се примењују одредбе описане у одговарајућем одељку, могу да се узму у обзир неки оперативни фактори који су већ уграђени у податке о перформансама у летачком приручнику авиона – да би се избегла двострука употреба одредби. (Видети АМС OPS 1.475 (b) IEM OPS 1475 (b)).
- (в) Приликом испуњавања захтева одговарајућег одељка, мора да се узму у обзир конфигурација авиона, утицај околине као и деловање система који имају неповољан утицај на перформансе.
- (г) За перформансе, влажна полетно-слетна стаза, осим травнате писте, може да се сматра сувом.

- (д) Авио-превозник је дужан узети у обзир прецизност дијаграма када се врши процена захтева који се односе на полетање у одговарајућем одељку.

JAR-OPS 1.480 Појмови

- (а) Изрази употребљавани у одељцима Ф, Г, Х, И, и Ј и који нису одређени у JAR-OPS 1 имају следеће значење:
- (1) *расположива дужина за заустављање при полетању (ASDA)* – расположива дужина залета у полетању плус дужина продужетка за заустављање, ако су такав продужетак за заустављање ваздухопловне власти објавиле за употребу, и да је способан да поднесе масу авиона под преовладавајућим оперативним условима.
 - (2) *контаминирана полетно-слетана стаза* - сматра се да је полетно-слетна стаза контаминирана кад је више од 25 % њене површине (било у изолованим подручјима или не) у оквиру захтеване дужине и ширине која се користи, покривена:
 - (i) површинском водом дубине веће од 3 мм (0,125 ин), лапавицом, или растреситим снегом, који одговара дубини воде већој од 3 мм (0,125 ин);
 - (ii) снегом који је збијен у чврсту масу која не може више да се збије и држи се збијена или, ако се прикупља, ломи у грудe (чврст снег);
 - (iii) ледом, укључујући и мокар лед;
 - (3) *влажна полетно-слетна стаза* – полетно-слетна стаза се сматра влажном када није сува, и када јој влажност не даје сјајан изглед;
 - (4) *сува полетно-слетна стаза* - сува полетно-слетна стаза је она која није ни мокра ни контаминирана, а подразумева чврсту полетно-слетну стазу која је посебно припремљена, са жлебовима и порозном подлогом, и одржавана тако да задржи ефективно кочење за суву полетно-слетну стазу и када је присутна влажност;
 - (5) *расположива дужина полетно-слетне стазе за слетање (LDA)* - дужина полетно-слетне стазе коју су ваздухопловне власти прогласиле расположивом, и која је погодна за вожњу авиона при слетању;
 - (6) *максималан дозвољен број седишта у путничкој кабини* - максималан број путничких седишта у поједином авиону, без пилотских седишта или седишта у пилотској кабини каи и седишта за кабинску посаду, која користи авио-превозник, а коју су одобриле ваздухопловне власти и који је тачно одређен у оперативном приручнику;
 - (7) *расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање (TODA)* - расположива дужина полетно-слетне стазе за полетање којој је додата расположива дужина предпоља (*clearway*);
 - (8) *маса на полетању* – масом на полетању авиона сматра се маса авиона, укључујући сва лица и саб терет који се превозе на почетку полетања;

- (9) *расположива дужина залета у полетању (TORA)*:- дужина полетно-слетне стазе коју су ваздухопловне власти прогласиле расположивом и која је погодна за залет на земљи при полетању авиона;
- (10) *мокра полетно-слетна стаза* – полетно-слетна стаза сматра мокром кад је њена површина покривена водом, или нечим сличним, у количини која је мања од оне приближно одређене у тачки (а) (2) или када на њој има довољно влаге да изазива појаву рефлексije, али без значајнијих делова са стајаћом 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 односу на авион одређени у условима пловидбености под којима је издато уверење о пловидбености, или како су то одредиле ваздухопловне власти ако установи да дефиниција не одговара за приказивање сагласности са оперативним ограничењима перформанси.

ОДЕЉАК Г – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ А

JAR-OPS 1.485 Опште

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, у циљу испуњења захтева овог одељка, одобрени подаци о перформансама, у летачком приручнику авиона могу, да се допуне другим подацима који су прихватљиви за ваздухопловне власти, ако су одобрени подаци о перформансама из летачког приручника авиона недовољни у односу на:
- (1) разумно очекиване неповољне оперативне услове, као што су полетање и слетање на контаминирану полетно-слетну стазу; и
 - (2) разматрање отказа мотора у свим фазама лета.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су у случају мокре и контаминирани полетно-слетне стазе, подаци о перформансама одређени у складу са JAR-25X1591 или другим прихватљивим за ваздухопловне власти. (видети IEM OPS 1.485 (б)).

JAR-OPS 1.490 Полетање

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса на полетању не прелази максималну масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, а за надморску висину аеродрома, кориговану за тренутни притисак и температуру околине, са којег се обавља полетање.
- (б) Авио-превозник је дужан да испуни следеће захтеве када одређује максимално дозвољену масу на полетању:
- (1) дужина заустављања у полетању не сме бити већа од расположиве дужине за заустављање у полетању;

- (2) дужина за полетање не сме да буде већа од расположиве дужине за полетање са дужином предпоља које не сме да прелази половину расположиве дужине полетно-слетне стазе за полетање;
 - (3) дужина залета при полетању не сме бити већа од дужине расположиве за залет при полетању.
 - (4) усаглашеност са овим ставом мора да буде приказано коришћењем јединствене вредности брзине V_1 за прекинуто полетање и наставак полетања;
 - (5) на мокрој и контаминираној полетно-слетној стази, маса на полетању не сме да буде већа од масе допуштене за полетање на сувој полетно-слетној стази под истим условима.
- (в) Када се приказује усаглашеност са захтевима става (б) авио-превозник мора узети у обзир следеће:
- (1) надморску висину аеродрома коригивану за тренутни притисак;
 - (2) температуру на аеродрому;
 - (3) стање површине и врсту површине полетно слетне стазе (видети IEM OPS 1.490 (c) (3));
 - (4) нагиб полетно-слетне стазе у правцу полетања,
 - (5) не више од 50% објављене чеоне компоненте ветра и не мање од 150 % објављене леђне компоненте ветра; и
 - (6) губитак у дужини полетно-слетне стазе, ако постоји, због поравнавања авиона пре полетања, (видети IEM OPS 1.490 (c) (6)).

JAR-OPS 1.495 Надвишавање препрека у полетању

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да нето путања лета авиона у полетању надвишава све препреке, са вертикалном удаљеношћу од најмање 35 фита или хоризонталном удаљеношћу од најмање 90 м којој је додата вредност од $0.125 \times D$ где је D хоризонтално растојање коју 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 м може да се користи хоризонтално избегавање препрека од половине размаха крила авиона коме су додати 60 м, и вредност добијена множењем $0,125 \times D$ (видети IEM OPS 1.495 (a)).
- (б) Када се показује усаглашеност са захтевима става (а), авио-превозник је дужан да узме у обзир следеће:
- (1) масу авиона на почетку залета у полетању,
 - (2) надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 - (3) температуру на аеродрому; и
 - (4) не више од 50 % објављене чеоне компоненте ветра или не мање од 150 % објављене леђне компоненте ветра.
- (в) Када се показује усаглашеност са захтевима става (а):
- (1) промена путање неће да се дозволи до тачке на којој је чиста путања лета постигла висину једнаку половини размаха крила, али не мање од 50 фита изнад висине краја расположивог залета у полетању. При томе се претпоставља

- да до висине од 400 фита бочни нагиб авиона није већи од 15°. Изнад висине од 400 фита планирани угао бочног нагиба може бити већи од 15°, али мањи од 25°;
- (2) на било којем делу чисте путање лета у полетању на којем се авион бочно нагиње више од 15° мора да се избегну све препреке на хоризонталној дужини означеној у ставовима (а), (д) и (е) овог члана и вертикалној дужини од најмање 50 фита;
 - (3) Авио-превозник је обавезан да користи посебне поступке, који су предмет одобрења ваздухопловних власти, за примену повећаног угла бочног нагиба не већег од 20° између 200 и 400 фита, или не већег од 30° изнад 400 фита (видети додатак 1 JAR OPS 1.495 (ц) (3));
 - (4) мора да се узме у обзир одговарајући утицај угла бочног нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета укључујући повећање даљине, што произлази из повећане оперативне брзине (видети AMC OPS 1.495 (с) (4)).
- (г) Код испуњавања захтева из става (а), за оне случајеве код којих планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир оне препреке које имају попречну удаљеност већу од:
- (1) 300 м, ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју где се могу појавити препреке (видети AMC OPS 1.495 (д) (1) и (е) (1)); или
 - (2) 600 м, за летове у свим другим условима.
- (д) Код испуњавања захтева из става (а), за оне случајеве код којих планирана путања лета захтева промену путање за више од 15°, авио-превозник не мора да узме у обзир оне препреке које имају попречну удаљеност већу од:
- (1) 600 м, ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност у подручју где се могу појавити препреке (видети AMC OPS 1.495 (д) (1) и (е) (1));
 - (2) 900 м, за летове у свим другим условима.
- (ђ) Авио-превозник мора да утврди поступак у ванредним ситуацијама како би испунио захтеве из JAR OPS 1.495, и обезбедио сигурне руте избегавајући препреке и омогући авиону да испуни захтеве на рути из JAR OPS 1.500 или за слетање на аеродром поласка или на алтернативни аеродром у полетању (видети IEM OPS 1.495 (ф)).

JAR-OPS 1.500 На рути - отказ једног мотора
(видети AMC OPS 1.500)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, при отказу једног мотора подаци о нето путањи лета, наведени у летачком приручнику авиона, одговарајући за очекиване метеоролошке услове, а који се очекују на лету, буду у сагласности са ставовима (б) или (ц) на свим тачкама дуж руте. Нето путања лета мора да има позитиван градијент на 1500 фита изнад аеродрома где се претпоставља да ће да се обави слетање након отказа мотора. У метеоролошким условима који захтевају рад 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 најмање 1000 фита изнад целог терена и препрека дуж руте у оквиру 9.3 км (5 NM) са обе стране планиране путање.
- (в) Нето путања лета мора да омогући авиону да настави лет са висине крстарења до аеродрома где слетање може да буде обављено у складу с JAR OPS 1.515 или 1.520, у зависности шта је примерено, а нето путања лета за надвишавање вертикалних препрека мора да буде најмање 2000 фита. Сав терен и препреке удуж руте у оквиру 9,3 км (5 NM) са сваке стране намераване путање мора да буду у складу с тачкама (1) до (4) испод:
- (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 омогућује долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се користи сигурносни поступак,
 - (4) аеродром који је предвиђен за слетање авиона након отказа мотора мора да испуни следеће захтеве:
 - (i) испуњеност захтева перформанси за очекивану масу при слетању;
 - (ii) временски извештаји или прогнозе, или било која њихова комбинација, и извештаји о стању на аеродрому показују да у предвиђеном времену слетања сигурно слетање може да буде обављено.
- (г) При испуњавању захтева из JAR OPS 1.500 авио-превозник мора да повећа ширину граница из ставова (б) и (ц) на 18,5 км (10 NM) ако навигацијска прецизност не задовољава 95 % обухваћене висине.

JAR-OPS 1.505 На руте- авиони са три или више мотора, отказ два мотора

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да нити један авион, са три или више мотора ни у једној тачки планиране путање, не буде удаљен више од 90 минута, са свим моторима у раду, при брзини крстарења великог долета и на стандардној температури и условима мирне атмосфере, од аеродрома који задовољава услове перформанси за очекивану масу на слетању, осим ако испуњава ставке од (б) до (ф), доле.
- (б) Подаци о нето путањи лета при отказу два мотора мора да омогуће авиону да настави лет, у очекиваним метеоролошким условима, од тачке где се претпоставља да ће доћи до истовременог отказа два мотора, до аеродрома на који је могуће да се обави слетање и потпуно заустављање авиона, користећи прописани поступак за слетање са отказом два мотора. Нето путања лета мора вертикално да надвишава препреке, на целом терену најмање 2000 фита и препреке дуж руте унутар 9.3 км (5 NM) са обе стране планиране путање. На висинама и у метеоролошким условима који захтевају коришћење система против залеђивања, утицај коришћења овога система на чисту путању лета мора да се узме у обзир. Ако навигацијска прецизност не задовољава 95% обухваћене висине, авио-превозник мора да повећа ширину граница, која је наведена горе, на 18.5 км (10 NM).
- (в) Претпоставка је да ће два мотора да откажу у најкритичнијој тачки дела руте, када је авион више од 90 минута удаљен од аеродрома који испуњава услове за слетање који

важе за његову очекивану масу, при брзини крстарења за велики долет са свим моторима у раду уз стандардну температуру и у условима мирне атмосфере.

- (г) Нето путања лета мора имати позитиван градијент на 1500 фита изнад аеродрома где се претпоставља да ће се извести слетање после отказа два мотора.
- (д) Испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива, ако се користи сигурносни поступак.
- (ђ) Очекивана маса авиона у тачки где се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од оне која укључује довољно горива за наставак лета до аеродрома за који се претпоставља да ће се на њему да се обавити слетање, и да стигне тамо најмање на 1500 фита непосредно изнад подручја слетања и после тога да лети на тој висини још 15 минута.

JAR-OPS 1.510 Слетање - одредишни и алтернативни аеродроми
(видети АМС OPS 1.1510 и 1.515)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању одређена према JAR OPS 1.475(а) не прелази максималну масу на слетању одређену за висину и очекивану температуру околине 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 очекивана маса авиона на слетању омогућава неуспели прилаз са градијентом пењања једнаким или већим од примењивог у случају неуспелог прилаза са отказом једног мотора, у конфигурацији и брзини неуспелог прилаза (види JAR 25.121(d)). Коришћење другог начина мора бити одобрено од стране ваздухопловних власти (види IEM OPS 1.510(b) и (c)).
- (ц) За инструменталне прилазе са висином одлуке испод 200 фита авио-превозник је дужан да провери да ли очекивана маса авиона на слетању омогућава градијент пењања у неуспелом прилазу са отказом критичног мотора и са брзином и конфигурацијом употребљаваном за продужетак на други круг најмање 2.5% или објављени градијент, у зависности шта је веће (види JAR AWO 243). Коришћење неког другог начина мора да буде одобрено од стране ваздухопловних власти (видети IEM OPS 1.510 (b) и (c)).

JAR-OPS 1.515 Слетање - сува полетно-слетна стаза
(видети АМС OPS 1.510 и 1.515)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена у складу са JAR OPS 1.475 (а), за предвиђено време слетања на одредишни аеродром или на неки алтернативни аеродром, омогућује слетање са пуним заустављањем од висине од 50 фита изнад прага полетно-слетне стазе:
 - (1) за авионе покретане турбомлазним моторима унутар 60% расположиве дужине за слетање; или
 - (2) за авионе покретане турбоелисним моторима унутар 70% расположиве дужине за слетање;

- (3) за поступке стрмог прилаза ваздухопловне власти могу одобрити употребу податка о дужини полетно-слетне стазе за слетање изведене у складу са тачкама (а)(1) и (а)(2) када је то примерено, установљено на висини заслона мањој од 50 фита, али не мањој од 35 фита (видети додатак 1 JAR OPS 1.515 (а)(3));
 - (4) при испуњавању захтева наведених у тачкама (а)(1) и (а)(2), ваздухопловне власти могу изузетно да одобре, ако се увери да за то постоји потреба (видети додатак 1), извођење поступака кратког слетања у складу са додацима 1 и 2, заједно са другим додатним условима које ваздухопловне власти сматрају потребним у циљу обезбеђења прихватљивог нивоа сигурности у одређеном случају.
- (б) При испуњавању захтева става (а), авио-превозник јње дужан да узме у обзир следеће:
- (1) висину аеродрома;
 - (2) не више од 50 % чеоне компоненте ветра или не мање од 150 % леђне компоненте ветра;
 - (3) нагиб полетно-слетне стазе у правцу слетања ако је већи од +/- 2 %.
- (в) При испуњавању захтева става (а), мора да се претпостави да ће:
- (1) авион да слети на најповољнију стазу у условима мирне атмосфере;
 - (2) авион да слети највероватније на стазу која је одређена узимајући у обзир вероватни правац и брзину ветра, карактеристике опслуживања авиона на земљи и друге услове, као што су средства за слетање и терен (видети IEM OPS 1.515 (с)).
- (г) Ако авио-превозник није у могућности да испуни захтеве тачке (в)(1) за одредишни аеродром који има једну полетно-слетну стазу, где слетање зависи од одређене компоненте ветра, авион може да буде отпремљен, ако су одређена два алтернативна аеродрома који омогућавају пуно испуњавање захтева у ставкама (а), (б) и (в). Пре започињања прилаза за слетање на одредишни аеродром, вођа ваздухоплова мора да се увери да је слетање могуће потпуно у складу са JAR OPS 1.510 и ставкама (а) и (б).
- (д) Ако авио-превозник није у могућности да испуни захтеве тачке (в)(2) за одредишни аеродром, авион може да се отпреми, ако је одређен алтернативни аеродром који омогућује пуно испуњавање захтева из ставки (а), (б) и (в).

JAR-OPS 1.520 Слетање - мокра и контаминирана полетно-слетна стаза

- (а) Када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе или њихова комбинација показују да ће полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка да буде мокра, авио-превозник је дужан да обезбедити да расположива дужина за слетање буде најмање 115 % од захтеване дужине за слетање одређене према JAR OPS 1.515.
- (б) Када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе или њихова комбинација показују да ће полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка бити контаминирана, авио-превозник је дужан да обезбеди да расположива дужина за слетање буде једнака дужини за слетање одређеној у складу са горњим ставом (а), или најмање 115 % дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетања на

контаминирану полетно-слетну стазу или слично, прихваћену од стране ваздухопловних власти, која год да је већа.

- (в) Дужина слетања на мокру полетно-слетну стазу која је краћа него што се захтева у ставу (а) горе, али не мања него што се захтева одредбом JAR OPS 1.515 (а), може да се користи ако летачки приручник авиона садржи посебне додатне информације о дужини слетања на мокру полетно-слетну стазу.
- (г) Дужина слетања на посебно припремљену контаминирану полетно-слетну стазу које је краће него што се захтева ставом (б) горе, али не мања него што захтева JAR OPS 1.515 (а), може да се користи ако летачки приручник авиона садржи посебне додатне информације о дужини слетања на контаминирани полетно слетне-стазе.
- (д) При испуњавању захтева у ставовима (б), (в) и (г), услови JAR OPS 1.515 мора да буду примењени на одговарајући начин, а осим да JAR OPS 1.515 (а)(1) и (2) не мора да буду примењени у односу на ставку (б).

Додатак 1 уз JAR-OPS-у 1.495 (в)(3)

Одобрење за повећане углове бочног нагиба

- (а) За коришћење повећаних углова бочног нагиба за који је потребно посебно одобрење, при чему морају бити испуњени следећи услови:
 - (1) летачки приручник авиона мора да садржи одобрене податке за захтевано повећање оперативне брзине и податке који омогућавају израду путање лета узимајући у обзир повећане углове нагиба и брзине;
 - (2) за навигациону тачност на располагању мора да буде визуелно вођење;
 - (3) метеоролошки минимуми и ограничења брзине ветра мора да буду одређени за сваку стазу и одобрени од надлежног органа;
 - (4) обука у складу са JAR-OPS 1.975.

Додатак 1 уз JAR-OPS 1.515 (а)(3)

Поступак за стрме прилазе

- (а) ваздухопловне власти могу одобрити захтев за поступке стрмих прилаза при којем се користе углови равни понирања од 4.5° или више и висине изнад заслона мање од 50 фита али не мања од 35 фита, ако су задовољени следећи услови:
 - (1) у летачком приручнику авиона мора бити наведен максимални одобрени угао равни понирања, сва друга ограничења, нормални и абнормални поступци као и поступци у случају опасности за стрми прилаз, као и измене података о дужини полетно-слетне стазе када се користе услови стрмог прилаза;
 - (2) на сваком аеродрому на којем се обављају поступци стрмог прилаза мора да буде на располагању одговарајући референтни систем који садржи најмање визуелни систем показивања линије понирања; и
 - (3) за сваку полетно-слетну стазу која ће да се користи за стрми прилаз мора да буду одређени и одобрени метеоролошки минимуми. При одобравању мора се узети у обзир следеће:
 - (i) положај препрека;

- (ii) врста референце за линију понирања и вођење на полетно-слетну стазу, као што су визуелна средства, MLS, 3D-NAV, ISL, ILZ, VOR, NDB;
- (iii) минималне визуелне референце које се захтевају на DH и MDA;
- (iv) расположива опрема у лету;
- (v) оспособљеност пилота и посебно познавање аеродрома;
- (vi) ограничења и поступци у летачком приручнику авиона; и
- (vii) захтеви у случају неуспелог прилаза.

Додатак уз 1 JAR-OPS 1.515 (a)(4)

Кратко слетање

- (a) За потребе JAR-OPS 1.515 (a)(4) дужина која се користи за прорачун дозвољене масе на слетању може да садржи употребљиву површину објављеног сигурносног подручја и објављену расположиву дужину за слетање. Ваздухопловне власти могу да одобре такве летове у складу са следећим условима:
 - (1) *приказивање потребе за летове са кратким слетањима.* Мора да постоји јасан јавни интерес и оперативна потреба за оваквим летовима, било због издвојености аеродрома или због физичких ограничења у односу на продужење полетно-слетне стазе;
 - (2) *авион и оперативни услови:*
 - (i) летови са кратким слетањима биће одобрени само за оне авионе код којих вертикална удаљеност између линије пилотовог ока и линије најнижег дела тачкова, са авионом на нормалној равни понирања, не прелази 3 метра;
 - (ii) при утврђивању аеродромских оперативних минимума видљивост/RVR не сме да буде мања од 1.5 км. Као додатак предходном, у оперативном приручнику мора да буду назначена ограничења по питању ветра; и
 - (iii) за овакве летове, у оперативном приручнику морају да бити наведени услови који се односе на минимално искуство пилота, захтеви који се односе на обуку као и упознавање са одређеним аеродромом;
 - (3) претпоставља се да је висина преласка изнад почетне тачке употребљиве дужине декларисаног сигурносног подручја 50 фита.
 - (4) *додатни услови:* ваздухопловне власти могу одредити додатне услове које сматрају потребним за сигурност ових летова узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске особине подручја прилаза, расположива средства у прилазу и неуспелом прилазу/прекинутом слетању. Такви додатни услови могу да буду, нпр. захтев за VASI/PAPI врсту визуелног система показивања понирања.

Додатак 2 уз JAR-OPS 1.515 (a)(4)

Критеријуми за аеродроме на којима се изводе летови са кратким слетањима

- (a) Коришћење сигурносног подручја мора да буде одобрено од стране аеродромске власти.
- (б) Употребљива дужина декларисаног сигурног подручја, према одредбама JAR-OPS 1.515 (a)(4) и овога додатка, не сме да буде већа од 90 метара.

- (в) Ширина објављеног сигурносног подручја не може да буде мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе или двоструког размаха крила, које год да је веће, у односу на продужену средишњу линију полетно-слетне стазе.
- (г) Објављено сигурносно подручје мора да буде слободно од препрека или улегнућа, које би могло да угрози авион који је кратак при слетању на полетно-слетну стазу. Покретни објекти не смеју да се налазе у декларисаном сигурносном подручју док је полетно-слетна стаза у употреби за летове са кратким слетањима.
- (д) Нагиб објављеног сигурносног подручја не сме да буде већи од 5% у правцу слетања, нити већи од 2% низ правац слетања.
- (ђ) У сврху ових летова, одредбе JAR-OPS 1.480 (а)(5) не утичу на објављена сигурносна подручја.

ОДЕЉАК X – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Б

JAR-OPS 1.525 Опште

(а) Авио-превозник не сме да користи једномоторни авион:

- (1) ноћу; или
- (2) у инструменталним метеоролошким условима осим по посебним визуелним правилима летења;

Напомена: ограничења за летење једномоторним авионима утврђена су у JAR OPS 1.240(а)(6).

(б) Авио-превозник је дужан да третира двомоторне авионе, који не испуњавају услове за пењање из додатка 1 JAR-OPS 1.525(б), као једномоторне авионе.

JAR-OPS 1.530 Полетање

(а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса на полетању не прелази максималну масу авиона на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона, а за надморску висину аеродрома, кориговану за тренутни притисак и температуру околине, са кога ће се обавити полетање.

(б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да основна дужина за полетање која је одређена у летачком приручнику авиона не премашује:

- (1) расположиву дужину полетно-слетне стазе за залет при полетању, када се она помножи са коефицијентом 1.25; или
- (2) када је на располагању продужетак за заустављање и/или предпоље, следеће:
 - (i) расположиву дужину полетно-слетне стазе за залет при полетању;
 - (ii) расположиву дужину полетно-слетне стазе за полетање када се она помножи са коефицијентом 1.15 и
 - (iii) расположиву дужину писте за заустављање при полетању, када се помножи са коефицијентом 1.3.

(в) При испуњавању захтева из става (б), авио-превозник је дужан да узме у обзир следеће:

- (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 (видети AMC OPS 1.530 (c) (4), IEM OPS 1.530 (c)(4); и
- (5) нагиб полетно-слетне стазе у правцу полетања (видети AMC-OPS 1.530 (c)(5); и
- (6) не више од 50% објављене компоненте чеоног ветра или мање од 150 % објављене компоненте леђног ветра.

JAR-OPS 1.535 Сигурно надвишавање препрека при полетању – вишемоторни авиони

(видети IEM OPS 1.535)

- (a) Авио-превозник је дужан да осигура да ће путања лета авиона у полетању са два или више мотора, одређена у сагласности са овим ставом, да надвишава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 фита или са хоризонталним растојањем од најмање 90 метара увећаној за вредност $0.125 \times D$, где је D 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 осим у случајевима који су прописани у ставовима (б) и (в). За авионе са распоном крила мањим од 60 м може да се користи хоризонтално растојање у односу на препреке при полетању које се добија када се половина распона крила увећа за 60м, и додатој вредности од $0,125 \times D$. При испуњавању захтева ове ставке (видети AMC-OPS 1.535(a), IEM OPS 1.535 (a)) мора се узети у обзир следеће:
 - (1) путања лета у полетању почиње на 50 фита изнад површине на крају дужине полетања захтеване по JAR OPS 1.530(б), а завршава се на висини од 1.500 фита изнад површине;
 - (2) авион није бочно нагнут све док не постигне висину од 50 фита изнад површине и да после тога угао нагиба не прелази 15 степени;
 - (3) отказ критичног мотора се дешава у тачки путање лета у полетању са свим моторима где се очекује да ће се изгубити визуелне референце за избегавање препрека;
 - (4) градијент путање лета у полетању од висине 50 фита до претпостављене висине отказа мотора је једнак просечном градијенту са свим моторима током пењања и прелаза на конфигурацију за лет на рути, помноженом са коефицијентом 0.77; и
 - (5) да је градијент путање лета у полетању од висине достигнуте према тачки (4) до краја путање лета у полетању једнак градијенту пењања на рути са отказом једног мотора, датом у летачком приручнику авиона.
- (б) При показивању усаглашености са ставом (а) горе, за оне случајеве где планирана путања лета не захтева промену путање за више од 15 степени, авио-превозник не мора да узме у обзир оне препреке које су попречно удаљене више:
 - (1) од 300 м, ако се лет изводи у условима који допуштају визуелно навођење или ако су расположива навигацијска средства која омогућују пилоту да одржава

намеравану путању лета исте прецизности (видети додатак 1 JAR OPS 1.535 (б)(1) и (в)(1));

- (2) од 600 м за летове у свим осталим условима.
- (в) При показивању усаглашености са ставом (а) горе, за оне случајеве где намеравана путања лета захтева промену путање за више од 15 степени, авио-превозник не мора да узме у обзир оне препреке које су попречно удаљене више:
- (1) од 600 м за летове у условима који дозвољавају визуелно навођење (видети додатак 1 JAR-OPS 1.535 (б)(1) и (в)(1); и
 - (2) од 900 м за летове у свим осталим условима.
- (г) При показивању усаглашености са ставкама (а), (б) и (в), авио-превозник мора да узме у обзир следеће:
- (1) масу авиона на почетку залета при полетању;
 - (2) надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 - (3) температуру на аеродрому;
 - (4) не више од 50 % објављене компоненте чеоног ветра или не мање од 150 % објављене компоненте леђног ветра.

JAR-OPS 1.540 На рути – вишемоторни авиони

(видети IEM OPS 1.540)

- (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 1000 фита изнад аеродрома који испуњава услове перформанси авиона.
- (б) При приказивању усаглашености са ставом (а) горе:
- (1) не сме да се претпоставити да авион лети на висини већој од оне на којој је брзина пењања једнака 300 фита у минути са свим моторима у раду у оквиру утврђене највеће сталне снаге;
 - (2) предвиђени градијент на рути са отказом једног мотора мора да буде укупан градијент понирања или пењања, у зависности од примењивости, односно мора бити повећан или смањен за градијент од 0.5 %.

JAR-OPS 1.542 На рути – једномоторни авиони

(видети IEM OPS 1.542)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је авион, у метеоролошким условима очекиваним за лет и у случају отказа мотора, у стању да долети до места са којег је у могућности да обави сигурно принудно слетање. За авионе који обављају летење изнад копна, захтева се да то буде место на земљи, ако другачије нису одобриле ваздухопловне власти (видети AMC OPS 1.542 (а)).
- (б) При показивању усаглашености са ставом (а) горе:

- (1) не сме се претпоставити да авион лети на висини, која премашује ону на којој је брзина пењања једнака 300 фита у минути, са мотором у раду у оквиру утврђене највеће сталне снаге;
- (2) предвиђени градијент на рути мора бити једнак укупном градијенту понирања повећаном за 0.5 %.

JAR-OPS 1.545 Слетање – на одредишне и алтернативне аеродроме
(видети AMC OPS 1.545 и 1.550)

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена према JAR-OPS 1.475(a), не прелази максималну масу на слетању одређену за висину и температуру околине очекивану у предвиђеном времену слетања на одредишном и алтернативном аеродрому.

JAR-OPS 1.550 Слетање – сува полетно-слетна стаза
(видети AMC OPS 1.545 и 1.550)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена према JAR-OPS 1.475(a) у предвиђено време слетања, омогућује слетање са потпуним заустављањем са 50 фита изнад прага писте унутар 70% расположиве дужине за слетање на одредишном аеродрому, и на било којем алтернативном аеродрому.
 - (1) Ваздухопловне власти могу да одобре коришћење података о дужини за слетање, изведених у сагласности са овим чланом, заснованим на висини мањој од 50 фита, али не мањој од 35 фт (видети додатак 1 JAR-OPS 1.550);
 - (2) ваздухопловне власти могу да одобре летове са кратким слетањем према условима у додатку 2 JAR-OPS-а 1.550 (a)).
- (б) При показивању усаглашености са ставом (a) горе, авио-превозник је дужан да узме у обзир следеће:
 - (1) висину аеродрома;
 - (2) не више од 50% чеоне компоненте ветра или не мање од 150% леђне компоненте ветра;
 - (3) стање површине и врсту површине полетно-слетне стазе (видети AMC OPS 1.550 (b)(3));
 - (4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања (видети AMC OPS 1.550 (b)(4)).
- (в) За отпремање авиона на лет у сагласности са ставком (a) горе, мора да се предвиди:
 - (1) да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере;
 - (2) да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која је највероватније одређена узимајући у обзир вероватни правас и брзину ветра и карактеристике опслуживања авиона на земљи, и узимајући у обзир друге услове, нпр. средства за слетање и терен (видети IEM OPS 1.550(c)).
- (г) Ако авио-превозник није у стању да испуни захтеве тачке (в)(2) за одредишни аеродром, авион може да се отпреми на лет, ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава пуно испуњавање захтева ставова (a), (б) и (в) горе.

JAR-OPS 1.555 Слетање – мокра и контаминирана полетно-слетна стаза

- (a) Када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла да буде мокра, авио-превозилац мора обезбедити да је расположива дужина за слетање једнака захтеваној дужини за слетање или већа, а која је одређена према JAR-OPS 1.550 и помножена са коефицијентом 1.15 (видети IEM OPS 1.555 (a)).
- (б) Када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација показују да би полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка могла бити контаминирана, авио-превозник је обавезан да обезбеди да дужина за слетање, одређена коришћењем података прихватљивих за ваздухопловне власти за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.
- (в) Краћа дужина за слетање од оне која се захтева у ставу (a) горе, али не мање од оне коју захтева JAR-OPS 1.550 (a), може да се користи ако летачки приручник авиона садржи посебне додатне информације о дужини слетања на мокру полетно-слетну стазу.

Додатак 1 уз JAR OPS-у 1.525 (б)

Опште – пењање у полетању и слетању

Захтеви за овај додатак базирају се на JAR 23.63 (c)(1) и JAR 23.63 (c)(2) који су на снази од 11. марта 1994.

(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) са извученим стајним трапом, осим ако се стајни трап може увући за мање од 7 секунди (тада може да се претпостави да је увучен);
 - (В) са закрилцима у положају за полетање; и
 - (Г) брзина пењања не мања од веће вредности 1.1 V_{mc} или 1.2 V_{s1} .

(2) *отказ једног мотора*

- (i) стабилни градијент пењања на висини 400 фита изнад површине за полетање мора да буде мерљиво позитиван са:
 - (A) отказом критичног мотора и када је његова елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) преосталим мотором који је на снази за полетање;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) закрилцима у положају за полетање; и
 - (Д) брзином пењања једнакој оној постигнутој на 50 фита.

- (ii) стабилан градијент пењања не сме да буде мањи од 0.75 % на висини 1500 фита изнад површине полетања са:
 - (А) отказом критичног мотора и кад је његова елиса у положају минималног отпора;
 - (Б) радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
 - (В) увученим стајним трапом;
 - (Г) увученим закрилцима;
 - (Д) при брзини пењања не мањој 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, која није већа/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; и
 - (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 1500 фита изнад површине за слетање са:
 - (А) отказом критичног мотора и кад је његова 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) уз брзину пењања која није мања од $1,2 V_{S1}$.

Додатак 1 уз JAR-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 превладавају 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(е) на који(е) се односи, минимални метеоролошки услови који омогућавају летачкој посади да непрекидно одређује и одржава исправну путању лета у односу на референтне тачке на земљи, тчине обезбеђује сигурно надвишавање у односу на препреке и терен, на следећи начин:

- (a) Процедура мора да буде јасно дефинисана у односу на референтне тачке на земљи, тако да путања по којој ће да се лети може да буде анализирана у односу на захтеве за надвишавање препрека.
- (б) Процедура мора да буде у оквиру способности авиона у односу на прогресивну брзину, угао нагиба и утицај ветра.
- (в) Посади мора да буде на располагању писан и/или сликовит приказ процедура, и
- (г) Мора да буду одређени ограничавајући услови околине (нпр. ветар, облаци, видљивост, дан/ноћ, осветљење околине, осветљење препрека).

Додатак 1 уз JAR-OPS 1.550 (а)
Процедуре стрмог прилаза

- (a) Ваздухопловне власти могу да одобре захтев за поступке стрмог прилаза употребом углава понирања од 4.5^0 или више, и са заштитном висином мањом од 50 фита, али не мањом од 35 фита ако су испуњени следећи услови:
 - (1) Летачки приручник авиона мора да садржи највећи дозвољени угао понирања, било које друго ограничење, нормалне, абнормалне и процедуре у случају опасности за стрми прилаз, као и додатке за дужину стазе за слетање кад се користе критеријуми стрмог прилаза;
 - (2) Погодан систем референци равни понирања, који садржи најмање визуелни систем показивања равни понирања, мора да буде на располагању на сваком аеродрому на којем ће се да изводи поступак стрмог прилаза; и
 - (3) Метеоролошки минимум мора да бусе дефинисан и одобрен за сваку писту која ће да се користи за стрми прилаз. Посебна пажња мора да се посвети:
 - (i) Положају препрека;
 - (ii) Врсти уређаја којима се дефинише равни 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 уа DH и MDA;
 - (iv) Расположивој опреми авиона у лету;
 - (v) Оспособљености пилота и посебно његовом познавању аеродрома;
 - (vi) Летачком приручнику авиона, ограничењима и поступцима; и
 - (vii) Условима неуспелог прилаза.

Додатак 2 уз JAR-OPS 1.550 (а)

- (a) За JAR-OPS 1.550 (а)(2) дужина која се користи за прорачун дозвољене масе на слетању може да се састоји од употребљиве дужине објављеног сигурног подручја увећане за објављену расположиве дужине за слетање. Ваздухопловне власти могу одобрити овакве летове у складу са следећим условима:
 - (1) коришћење објављеног сигурног подручја мора да одобре аеродромске власти;
 - (2) објављено сигурно подручје мора да буде слободно од препрека или улегнућа, која могу да угрозе авион који је кратак при слетању на полетно-слетну стазу и

- не сме се допустити покретним објектима да буду на објављеном сигурном подручју док се полетно-слетна стаза користи за летове са кратким слетањем;
- (3) нагиб објављеног сигурносног подручја не сме бити већи од 5% уз и 2 % низ смер слетања;
 - (4) употребљива дужина објављеног сигурносног подручја по одредбама овог додатка не сме да пређе 90 метара;
 - (5) ширина објављеног сигурносног подручја не сме да буде мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе, у односу на продужену централну линију полетно-слетне стазе;
 - (6) претпоставља се да висина прелета изнад почетка употребљиве дужине објављеног сигурносног подручја не сме да буде мања од 50 фита;
 - (7) у сврху ових летова, захтеви у погледу носивости, наведени у JAR OPS 1.480 (a)(5), не примењују се на објављено сигурносно подручје;
 - (8) метеоролошки минимуми морају да буду дефинисани и одобрени за сваку писту која ће се користити и не смеју да буду мањи од већих од минимума за летове који обављају по правилима визуелног летења или минимума за непрецизни прилаз;
 - (9) захтеви у вези пилота мора да буду дефинисани у складу са JAR OPS 1.975 (a);
 - (10) ваздухопловне власти могу да одреди додатне услове које сматрају неопходним за сигурно летење, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, прилазна средства и разматрање неуспелог прилаза/прекинутог слетања.

ОДЕЉАК И – ПЕРФОРМАНСЕ КЛАСЕ Ц

JAR-OPS 1.560 Опште

Авио-превозник је дужан да обезбеди да, за одређивање усаглашености са захтевима овог одељка, одобрени подаци о перформансама из летачког приручника авиона, буду допуњени, по потреби, другим подацима прихватљивим за ваздухопловне власти, ако су одобрени подаци о перформансама у летачком приручнику авиона недовољни.

JAR-OPS 1.565 Полетање

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на полетању не пређе максималну масу на полетању која је наведена у летачком приручнику авиона за надморску висину аеродрома, кориговану за тренутни притисак и температуру околине, са кога ће се извршити полетање.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да за авионе који имају податке о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање садржане у летачком приручнику авиона, а који не укључују отказ мотора, растојање од почетка залета које захтева авион како би достигао висину од 50 фита 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; или
 - (2) 1.25 за авионе са три мотора; или
 - (3) 1.18 за авионе са четири мотора;

не прелази расположиву дужину полетно-слетне стазе у полетању на аеродрому са којег се обавља полетање.

- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди, да за авионе који имају податке о дужини полетно-слетне стазе неопходне за полетање садржане у летачком приручнику авиона, који укључују отказ мотора, буду испуњени следећи услови у складу са одредбама у летачком приручнику авиона:
- (1) дужина за заустављања 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 прећи расположиву дужину залета у полетању;
 - (4) усаглашеност са овом ставом мора да буде приказана коришћењем јединствене вредности V_1 за прекинуто и настављено полетање; и
 - (5) на мокрој и контаминираној полетно-слетној стази маса на полетању не сме да пређе дозвољену масу на полетању које се врши на сувој полетно-слетној стази под истим условима.
- (г) Када се приказује усаглашеност са ставовима (б) и (в) горе, авио-превозник мора да узме у обзир следеће:
- (1) надморску висину аеродрома кориговану за тренутни притисак;
 - (2) температуру на аеродрому;
 - (3) стање и врсту површине полетно-слетне стазе (видети IEM OPS 1.565 (d)(3));
 - (4) нагиб полетно-слетне стазе у правцу полетања (видети AMC OPS 1.565 (d)(4))
 - (5) не више од 50% објављене компоненте чеоног ветра или не мање од 150% објављене компоненте леђног ветра;
 - (6) губитак, ако постоји, дужине полетно-слетне стазе настао услед поравнавања авиона пре полетања (видети IEM OPS 1.565 (d)(6)).

JAR 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 фита увећане за вредност $0.01 \times D$, или у хоризонталном растојању од најмање 90м увећане за вредност $0.125 \times D$, где је D хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полетање. За авионе са размахом крила мањим од 60м, хоризонтално одстојање од препреке може да буде пола размаха на коју се додаје 60м и вредност од $0.125 \times D$.
- (б) Путања лета у полетању мора да почне на висини од 50 фита изнад површине на крају дужине за полетање захтеване према JAR OPS 1.565 (б) или (в) како је применљиво и завршити на висини 1500 фита изнад површине.
- (в) Кад се приказује усаглашеност са ставом (а) горе, 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) не више од 50% објављене компоненте чеоног ветра или не мање од 150% објављене компоненте леђног ветра.
- (г) Када се приказује усаглашеност са ставом (а) горе, измена путање није дозвољена до тачке на путањи у полетању где је достигнута висина од 50 фита изнад површине. Затим се предвиђа да до висине 400 фита авион не буде бочно нагнут више од 15° . Изнад 400 фита могу се планирати бочни углови нагиба већи од 15° , али не већи од 25° . Мора се узети у обзир утицај угла бочног нагиба на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање дужине које произилази из повећања оперативних брзина (видети АМС OPS 1.570 (d)).
- (д) Када се приказује усаглашеност са ставом (а) горе, за оне случајеве који не захтевају промену путање за више од 15° , авио-превозник не треба да узме у обзир оне препреке које имају хоризонталну удаљеност већу:
- (1) од 300м ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност кроз приказано подручје са препрекама (видети АМС OPS 1.570 (e)(1) и (f)(1));
 - (2) од 600м за летове у свим другим условима.
- (ђ) Када се приказује усаглашеност са ставом (а) горе, за оне случајеве који захтевају промену путање већу од 15° , авио-превозник не треба да узме у обзир оне препреке које имају хоризонталну удаљеност већу:
- (1) од 600м ако је пилот у стању да одржава захтевану навигацијску прецизност кроз приказано подручје са препрекама (видети АМС OPS 1.570 (e)(1) и (f)(1));
 - (2) од 900м за летове у свим другим условима.
- (е) Авио-превозник је дужан да утврди поступак за непредвиђене случајеве скретања са руте, како би испунио захтеве дефинисане у JAR-OPS 1.570 и обезбедио сигурну путању, избегавајући препреке, омогућујући при томе авиону или да испуни захтеве на рути сходно одредбама JAR-OPS 1.580 или да слети на аеродром полетања или алтернативни аеродром за полетање.

JAR-OPS 1.575 На рути - сви мотори у раду

- (а) Авио-превозник мора обезбедити да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки његове руте или на било којој тачки планираног одступања буде способан за пењање од најмање 300 фита у минути са свим моторима у раду, при максималној сталној снази дефинисаној за:
- (1) минималне висине за сигуран лет на сваком делу руте на којој ће летети или неком планираном скретању дефинисаном или израчунатом из информација садржаних у оперативном приручнику који се односи на авион; и
 - (2) минималне висине потребне за испуњавање услова описаних у JAR OPS 1.580 и 1.585, у зависности који је примењив.

JAR-OPS 1.580 На рути - отказ једног мотора (видети АМС OPS 1.580)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа једног мотора у било којој тачки током лета или од планираног скретања, са преосталим мотором или моторима који раде са максималном сталном снагом, буде у стању да настави лет са висине крстарења до аеродрома где може да изврши слетање у складу са JAR-OPS 1.595 или JAR-OPS 1.600, у зависности који је примењив, надвишавајући препреке унутар 9.3км (5 NM) са било које стране намераване путање са вертикалним растојањем од најмање:
- (1) 1000 фита када је вертикална брзина пењања нула или већа;
 - (2) 2000 фита када је вертикална брзина пењања мања од нуле.
- (б) Путања лета мора да има позитиван нагиб на висини од 450м (1500 фита) изнад аеродрома не којем се предвиђа слетање после отказа једног мотора.
- (в) За потребе овог става, мора да се узме расположива вертикална брзина пењања авиона од 150 фита у минути мања него одређена укупна вертикална брзина пењања пењања.
- (г) Када се приказује усаглашеност са овим ставом, авио-превозилац мора повећати ширину граница из става (а) горе, на 18.5км (10NM) ако навигацијска прецизност не задовољава задржавање 95 % нивоа.
- (д) Избацивање горива допуштено до количине која омогућава долет до аеродрома са захтеваном резервом горива, ако се користи сигурносни поступак.

JAR-OPS 1.585 На рути – авиони са три или више мотора, 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 је могуће да слети обзиром на перформансе, а при дозвољеној очекиваној маси ако то није у складу са ставовима (б) до (д).
- (б) Приказана путања лета са два неисправна мотора мора да омогући авиону да настави лет, у очекиваним метеоролошким условима, избегавајући све препреке унутар 9.3км (5 NM) на обе стране планиране путање са вертикалним растојањем од најмање 2000 фита, до аеродрома на који је допуштено слетање, са аспекта перформанси, са очекиваном масом.
- (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 је дозвољено слетање, са аспекта перформанси, са очекиваном масом.
- (г) Очекивана маса авиона у тачки где се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од оне која укључује довољно горива да се продужи до аеродрома где се планира слетање и да стигне тамо на висини најмање 450м (1500 фита) директно изнад подручја слетања и затим да лети у нивоу 15 минута.
- (д) За потребе овог става, расположива вертикална брзина пењања авиона треба да се узме да је 150 фита у минути мања него што је одређена.

- (ђ) Кад приказује усаглашеност са овим ставом, авио-превозилац мора да повећа граничну ширину из става (а) горе, на 18.5км (10 NM) ако навигацијска прецизност не задовољава задржавање 95 % нивоа.
- (е) Избацивање горива допуштено је до количине која омогућава долет до аеродрома са захтеваном резервом горива, ако се користи сигурносни поступак.

JAR-OPS 1.590 Слетање – на одредишне и алтернативне аеродроме
(Видети AMC OPS 1.590 и 1.595)

Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена према JAR-OPS 1.475(а) не премашује 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 слетања на одредишни и алтернативни аеродром.

JAR-OPS 1.595 Слетање – суве полетно-слетне стазе
(Видети AMC OPS 1.590 и 1.595)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да маса авиона на слетању, одређена према JAR-OPS 1.475(а) за предвиђено време слетања, омогућава слетање са пуним заустављањем од 50 фита изнад прага полетно-слетне стазе до 70% расположиве дужине за слетање на аеродром одређења и било који алтернативни аеродром.
- (б) Кад приказује усаглашеност са ставом (а), авио-превозник мора да узме у обзир:
 - (1) висину аеродрома;
 - (2) не више од 50% компоненте чеоног ветра или не мање од 150% компоненте леђног ветра;
 - (3) врсту површине полетно-слетне стазе (видети AMC OPS 1.595(b)(3));
 - (4) нагиб полетно-слетне стазе у правцу слетања (видети AMC OPS 1.595 (b)(4)).
- (в) За отпрему авиона у складу са ставком (а) мора се предпоставити:
 - (1) да ће авион да слети на најповољнију стазу у условима мирне атмосфере;
 - (2) да ће авион да слети на стазу, највероватније одређену, узимајући у обзир вероватну брзину и правац ветра и карактеристике опслуживања авиона на земљи, као и друге услове, нпр. средства за слетање и терен (видети IEM OPS 1.595(c)).
- (г) Ако авио-превозник није у стању да испуни захтеве из става (в)(2) горе, за аеродром одређења, авион може да буде отпремљен на лет ако је на алтернативном аеродрому могућа пуна примена ставки (а), (б) и (в).

JAR-OPS 1.560 Слетање – мокре и контаминирани полетно-слетне стазе

- (а) Авио-превозник је дужа да обезбеди да када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, показују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка може бити мокра, расположива дужина за слетање буде

једнака или већа од захтеване дужине за слетање, која је одређена у сагласности са JAR-OPS 1.595, помножена са фактором 1.15.

- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да када одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, показују да полетно-слетна стаза у предвиђено време доласка може да буде контаминирана, дужина за слетање, одређена према подацима које су приватиле ваздухопловне власти за ове услове, не прелази расположиву дужину за слетање.

ОДЕЉАК Ј – МАСА И ЦЕНТРАЖА

JAR-OPS 1.605 Опште (види Додатак 1 JAR-OPS 1.605)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да у свакој фази лета авиона, утовар, маса и положај тежишта авиона, одговарају ограничењима наведеним у одобреном летачком приручнику авиона или оперативном приручнику ако је он рестриктивнији.
- (б) Авио-превозник је дужан да утврди масу и тежиште свих авиона стварним мерењем пре почетка употребе, а затим у интервалима од четири године ако се узима појединачна маса авиона и девет година ако се користи маса флоте. Утицаји модификација и поправки на масу и центражу морају бити обрачунати и на одговарајући начин документовани. Осим тога, маса авиона се мора поново мерити ако утицај модификација на масу и центражу није тачно познат.
- (в) Авио-превозник је дужан да одреди масу свих оперативних ставки и чланова посаде који су део суве оперативне масе авиона мерењем или употребом стандардних маса. Утицај њихових положаја на тежиште авиона мора бити одређен.
- (г) Авио-превозник је дужан да утврди масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мерењем или одређујући масу укрцаног терета сагласно стандардној маси путника и пртљага како је одређено у JAR-OPS 1.620.
- (д) Авио-превозник је дужан да одреди масу укрцаног горива користећи стварну густину или ако је она непозната, мора је израчунати у складу са методом наведеном у оперативном приручнику (види IEM OPS 1.605 (е)).

JAR-OPS 1.607 Дефиниције

- (а) *Сува оперативна маса* - укупна маса авиона припремљеног за одређени лет искључујући искористиво гориво и укупну масу путног терета. Ова маса обухвата:
 - (1) посаду и пртљак посаде;
 - (2) Кетеринг и опрему покретног путничког сервиса;
 - (3) питку воду и хемикалије тоалета.
- (б) *Максимална маса без горива* – максимално дозвољена маса авиона без искористивог горива. Маса горива садржана у посебним резерворима мора бити укључена у масу без горива када је то изричито поменуто у ограничењима авионског летачког приручника.
- (в) *Максимална структурална маса слетања* - максимално дозвољена маса авиона на слетању под нормалним околностима.

- (г) *Максимална структурална маса полетања* - максимално дозвољена маса авиона на почетку залета у полетању.
- (д) *Класификација путника*
- (1) одраслима, мушкарцима и женама, сматрају се особе старости од дванаест година и више;
 - (2) децом се сматрају особе старости две године и више, али млађе од дванаест година;
 - (3) бебе су дефинисане као особе које имају мање од две године.
- (ђ) *Путни терет* - укупна маса путника, пртљага и робе, укључујући и сав неплаћени терет.

JAR-OPS 1.610 Оптерећење, маса и центража

У оперативном приручнику, авио-превозник мора да одреди начела и методе које се односе на оптерећење и систем одређивања масе и центраже, а које испуњавају захтеве JAR-OPS 1.605. Овај систем мора да обухвати све врсте планираних летова.

JAR-OPS 1.615 Вредности маса за посаду

- (а) Авио-превозник је у обавези да користи следеће вредности маса при одређивање суве оперативне масе:
- (1) стварну масу укључујући сав пртљак посаде;
 - (2) стандардне масе, укључујући ручни пртљак и то 85 кг за члана летачке посаде и 75 кг за члана кабинске посаде;
 - (3) друге стандардне масе прихватљиве за ваздухопловне власти.
- (б) Авио-превозник је дужан да кориговати суву оперативну масу у случају било ког додатног пртљаг. Локација додатног пртљага мора бити одређена при одређивању положаја тежишта авиона.

JAR-OPS 1.620 Вредности масе за путнике и пртљак

- (а) Авио-превозник је обавезан да израчуна масу путника и предатог пртљага стварним мерењем масе сваке особе и стварним мерењем масе пртљага или употребом стандардних вредности масе наведених у табелама од 1 до 3, осим када је расположиви број путничких седишта мањи од 10. У том случају маса путника може бити одређена усменом изјавом сваког путника или узетом у име сваког путника, додајући томе унапред одређену константу за израчунавање ручног пртљага и одеће (види AMC OPS 1.620(a)). Процедура која одређује када се примењују стварне или стандардне масе као и процедура којом се дефинише поступак при усменом изјашњавању мора бити укључена у оперативни приручник.
- (б) Ако се одређује стварна маса мерењем, авио-превозник је обавезан да обезбеди да личне ствари путника и ручни пртљак буду укључени. Такво мерење мора да се изврши непосредно пре укрцавања, на одговарајућем месту.

(в) Ако се одређује стварна маса путника користећи стандардне вредности за масу, тада се користе стандардне вредности масе приказане у табелама 1 и 2, ниже. Стандардне масе укључују ручни пртљак и масу сваке бебе млађе од две године коју држи одрасла особа на једном путничком седишту. Беба која заузима одвојено путничко седиште мора да се сматра дететом у смислу овог подстава.

(г) *Вредности масе за путнике – 20 путничких седишта или више*

- (1) За авион са двадесет или више расположивих путничких седишта, примењују се стандардне масе за мушкарце и жене наведене у табели 1. Као алтернатива, у случају када је укупан број расположивих путничких седишта тридесет или више, применљива је вредност масе “сви одрасли” из табеле 1.
- (2) у табели 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 не наплаћени превоз одређених категорија путника (види IEM OPS 1.620 (d)(2)).

Табела 1

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

(д) *Вредност масе путника – 19 путничких седишта или мање.*

- (1) кад је укупан број расположивих путничких седишта у авиону 19 или мање, примењиве су стандардне масе из табеле 2.
- (2) На летовима где се ручни пртљак не уноси у кабину или где је ручни пртљак обрачунат посебно, наведене масе за мушкарце и жене могу да се умање за бкг. Ствари, као што су: капут, кишобран, мала ручна торба, новчаник, новине и књиге или мали фотоапарат не сматрају се ручним пртљагом у смислу овог става.

Табела 2

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

(ђ) *Вредности масе пртљага*

- (1) Ако је број расположивих путничких седишта у авиону 20 или више примењиве су стандардне вредности масе из табеле 3 и то за сваки комад регистрованог пртљага. За авионе са 19 путничких седишта или мање мора се користити стварна маса регистрованог пртљага, одређена мерењем;
- (2) За потребе табеле 3:
 - (i) домаћи лет означава лет са полазном и одредишном тачком унутар граница једне државе;

- (ii) летовима унутар европског подручја сматрају се летови, чије су полазне и одредишне тачке унутар подручја одређеног у додатку 1 JAR-OPS 1.620 (h); и
- (iii) интерконтинентални лет, је лет са полазном и одредишном тачком на различитим континентима.

Табела 3 - 20 или више путничких седишта

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

- (е) Ако авио-превозник жели да користи стандардне вредности масе различите од оних које су дате у табелама од 1 до 3, предходно мора обавестити ваздухопловне власти о разлозима, и унапред добије њихово одобрење. Такође мора да тражи одобрење за план детаљног мерења и примени статистичко-аналитичке методе из додатка 1 JAR-OPS 1.620(е). После провере и одобрења резултата прегледа мерења од стране ваздухопловних власти, измењене стандардне вредности масе применљиве су само за тог авио-превозника. Измењене стандардне вредности масе могу бити коришћене само у околностима које су у складу са оним под којима је разматрање обављено. Ако измењене стандардне масе премашују оне у табелама од 1 до 3 морају се користити веће вредности (види IEM OPS 1.620(g)).
- (ж) На било ком лету на коме се очекује одређен број путника чија ће маса, укључујући ручни пртљак, да пређе стандардну масу путника, авио-превозник је обавезан да одреди стварну масу путника мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе (види IEM OPS 1.620(h) и (i)).
- (з) Ако се користи стандардна вредност масе за регистровани пртљак и ако знатан број путника пријављује пртљак чија маса очигледно прелази стандардну масу пртљага, авио-превозник је обавезан да одредити стварну масу таквог пртљага мерењем или додавањем одговарајуће вредности масе (види IEM-OPS 1.620(h) и (i)).
- (и) Авио-превозник је дужан да обезбеди да вођа ваздухоплова буде обавештен када се користи не-стандардни метод за одређивање масе терета и да је тај метод буде приказан у документацији за масу и центражу.

JAR OPS 1.625 Документација о маси и центражи

(види Додатак 1 JAR-OPS 1.625)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди документацију масе и центраже авиона пре сваког лета наводећи у њој комплетан терет као и његов распоред. Документација масе и центраже мора омогућити вођи ваздухоплова да утврди чињеницу да је терет и његов распоред такав да граничне вредности масе и тежишта авиона нису премашене. Лице које припрема документацију масе и центраже мора да буде именовано на документу. Особа која надгледа утовар авиона мора потврдити потписом да је терет и његов распоред у сагласности са документацијом масе и центраже. Документ мора да буде прихватљив за вођу ваздухоплова, а његово прихватање ће бити потврђено потписом или други сличан начин (види такође JAR-OPS 1.055 (a)(12)).
- (б) Авио-превозник је дужан да одреди процедуре за промене оптерећења насталих у последњим минутима тј. након израде документације масе и центраже.

- (в) Авио-превозник може да користи алтернативне процедуре захтеване ставовима (а) и (б), али оне представљају предмет одобрења ваздухопловних власти.

Додатак 1 JAR-OPS 1.605

Маса и центража – опште (види JAR-OPS 1.605)

- (а) *Одређивање суве оперативне масе авиона*

(1) *Мерење масе авиона*

- (i) Новим авионима је обично маса измерена у фабрици и припремљени су за коришћење без поновног мерења ако су записи о масе и центраже прилагођени преправкама или изменама на авиону. Авиони преузети од авио-превозника из државе чланице ЈАА-а који има одобрени програм контроле масе а који су преузети од авио-превозника из државе која је такође чланица ЈАА-а са одобреним програмом, не треба да буду мерени пре употребе ако није прошло више од четири године од последњег мерења.
- (ii) Појединачна маса и положај тежишта сваког авиона мора да се одређивати периодично. Авио-превозник је дужан да одреди максимални интервал између два мерења у складу са захтевима JAR-OPS 1.605(б). Као додатак овоме, маса и тежиште се морају поновно утврдити:
- (А) мерењем масе; или
(Б) прорачуном, ако је авио-превозник у стању да оправда исправност изабране методе прорачуна.

кад год укупна промена суве оперативне масе прелази $\pm 0.5\%$ од максималне масе на слетању или када промена положаја тежишта прелази 0.5% од средње аеродинамичке тетиве.

(2) *Маса и положај тежишта примњив на флоту авиона*

- (i) за флоту или скуп авиона истог модела и конфигурације, могу се користити средња вредност суве оперативне масе и положај тежишта, обезбеђујући при томе да суве оперативне масе и положаји тежишта појединачних авиона задовољавају одступања одређених у тачки (ii) испод, као и услови одређени у подставовима (iii) (iv) и (a)(3) испод.
- (ii) *одступања*
- (А) ако сува оперативна маса било ког измереног авиона или израчуната сува оперативна маса било ког авиона из флоте, одступа више од $\pm 0.5\%$ максималне структуралне масе на слетању, од установљене суве оперативне масе флоте или тежиште одступа више од $\pm 0.5\%$ од средње аеродинамичке тетиве флоте, авион мора бити изостављен из те флоте. Одвојене флоте могу бити утврђене, свака са различитом масом флоте;

- (Б) У случају када је маса авиона унутар толеранције суве оперативне масе флоте, али му је положај тежишта изван допуштеног одступања флоте, авион се и даље може користити са сувом оперативном масом флоте, али са индивидуалним (посебним) положајем тежишта;
- (В) ако појединачни авион, када се упореди са другим авионима из флоте, има физички мерљиве разлике (нпр. бифе или конфигурацију седишта) које изазивају прекорачење толеранције флоте, тај авион може бити задржан у флоти уз одговарајуће исправке масе и/или положаја тежишта које важе за тај авион;
- (Г) авиони за које средња аеродинамичка тетива није објављена морају се користити тако што се на њих примењује индивидуална маса и вредности положаја тежишта или мора да буду предмет посебне студије и одобрења.

(iii) *Употреба вредности флоте*

- (А) После мерења масе авиона или ако се учине било какве промене на опреми авиона или конфигурацији, авио-превозник је дужан да провери да ли тај авион остаје унутар толеранција одређених у тачки (2) (ii) горе.
- (Б) авиони који нису били мерени од последњег одређивања масе флоте још увек могу бити задржани у флоти користећи при томе вредностима масе и положаја тежишта флоте, обезбеђујући да индивидуалне вредности буду промењене прорачуном и да остају унутар толеранција одређених у тачки (2)(ii) горе. Ако се те индивидуалне вредности даље не налазе унутар допуштених одступања, авио-превозник мора да одреди нову вредност флоте испуњавајући услове подставова (2)(i) и 2(ii) горе, или да користи авионе који се не налазе унутар ограничења са њиховим индивидуалним вредностима;
- (В) да би се авион укључио у флоту која користи вредности за флоту, авио-превозник је дужан да провери мерењем или прорачуном да ли се стварна вредност налази унутар толеранција одређених у подставу (2)(ii) горе;

(iv) да би се задовољио подстав (2)(i) горе, вредност флоте мора бити ажурирана најмање после сваке процене масе флоте.

(3) *Број авиона који мора да буду измерени да би се добила вредност за флоту*

- (i) ако је “n” број авиона у флоти која користи вредности за флоту, авио-превозник у периоду између две процене масе флоте, мора измерити одређени број авиона наведених у табели испод:

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

- (ii) при избору авиона који ће бити мерени, бирају се они авиони у флоти који у најдужем временском периоду нису били мерени;
- (iii) период између две процене масе флоте не сме бити дужи од 48 месеци;

(4) *Поступак мерења*

- (i) мерење мора обавити произвођач или овлашћена организације за одржавање;
- (ii) морају бити предузете уобичајене мере безбедности, у складу са досадашњом праксом, као што су:
 - (А) проверавање комплетности авиона и опреме;
 - (Б) проверавање да ли су течности исправно прорачунате;
 - (В) обезбеђење да авион буде чист; и
 - (Г) да се обезбеди да мерење буде у затвореном објекту;
- (iii) опрема која се користи за мерење мора да буде исправно калибрисана, подешена на нулу и коришћена у складу са упутствима произвођача. Сваку скалу мора да калибрише произвођач, државна институција за мере или нека одговарајућа овлашћена организација на две године или у периоду који је одредио произвођач опреме за мерење, бирајући онај период који је краћи. Опрема која се користи мора да омогући прецизно и тачно мерење масе авиона (види АМС додатак 1 JAR-OPS-у 1.605(a)(4)(iii).

(б) *Посебне стандардне масе за укрцани терет.* Као додатак, уз стандардне масе за путнике и пријављени пртљаг, авио-превозник може да тражи од одобрење од ваздухопловних власти које се односи на примену стандардних вредности маса за остале врсте терета.

(в) *Укрцавање авиона*

- (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да укрцавање његовог авиона буде извршено под надзором обученог особља;
- (2) авио-превозник мора обезбедити да укрцавање терета буде у складу с подацима употребљеним за прорачун масе и центраже авиона;
- (3) авио-превозник је дужан да задовољи сва додатна структурална ограничења, као што су ограничења јачине пода, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса за робни одељак, и/или максимално ограничење за седиште.

(г) *Границе тежишта*

- (1) *оперативне границе положаја тежишта.* Ако се не примењује додељивање седишта путницима, ако није познат број путника по реду седишта, количина терета у појединачним робним одељцима као и гориво у појединачним резервоарима за потребе израчунавања центраже, морају бити примењене оперативне границе у оквиру сертификованих граница положаја тежишта. При одређивању граница тежишта мора да буду узета у обзир могућа одступања од предвиђеног распореда терета. Ако је примењен слободан избор седишта, авио-превозник је дужан да уведе процедуре којима ће обезбедити корективну меру

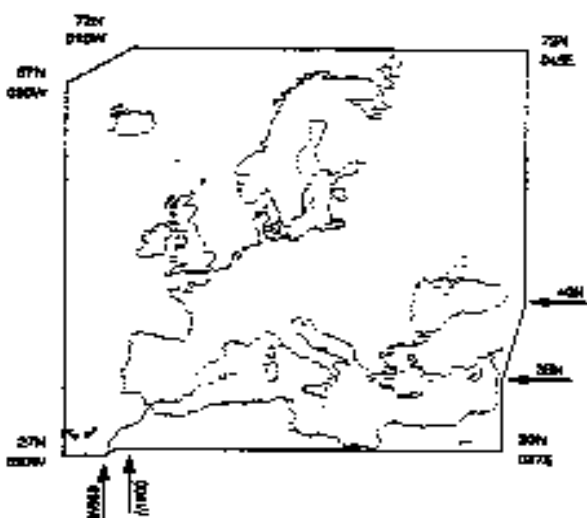
летачке или кабинске посаде у случају екстремног избора седишта, по дужини кабине. Границе положаја тежишта и одговарајуће оперативне границе, укључујући претпостављен избор путничких седишта, морају бити прихватљиве за ваздухопловне власти (види IEM додатак 1 JAR-OPS 1.605-у (g));

- (2) *тежиште у лету*. Према подставу (г)(1), авио-превозник је дужан да покаже да процедуре потпуно узимају у обзир екстремне промене тежишта у току лета, које су изазване кретањем путника/посаде и потрошњом/премештањем горива.

Додатак 1 JAR OPS-у 1.620 (ђ)

Одређивање простора за летове унутар Европског подручја

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



N 7200 E 04500
N 4000 E 04500
N 3500 E 03700
N 3000 E 03700
N 3000 E 00600
N 2700 W 00900
N 2700 W 03000
N 6700 W 03000
N 7200 W 01000
N 7200 W 04500

Figure 1 - European region

Додатак 1 JAR OPS-у 1.620 (е)

Процедура за одређивање коригованих вредности стандардне масе за путнике и пртљаг (види IEM Додатак 1 JAR-OPS-у 1.620)

(a) Путници

- (1) *мерење методом узорка* - просечна маса путника и њиховог ручног пртљага мора бити одређена мерењем, на случајним узорцима. Избор случајног узорка мора се да се заснива на типичној вредности масе путника, узимајући у обзир врсту летова, учестаност летова на различитим рутама, летове у доласку/одласку, примењиву сезону као и број седишта у авиону.
- (2) *величина узорка*. План прегледа мора да обухвати мерење веће од следећа два:
- (i) броја путника, израчунатог из пробног узорка, користећи нормалну статистичку процедуру, и заснованог на релативно поузданом интервалу

- (тачности) од 1% за све одрасле и 2% посебно за мушкарце и жене просечне масе (статистичка процедура, употпуњена радним примером за одређивање минималне захтеване величине узорка и просечне масе, према IEM OPS 1.620 (g));
- (ii) за авионе
- (А) са бројем путничких седишта 40 или више, укупно од 2000 путника; или
- (Б) са бројем путничких седишта мањим од 40, укупно 50 x број путничких седишта.
- (3) *маса путника* - масе путника морају обухвати и масу личних ствари које уносе у авион. Када се узима случајан узорак путничке масе, деца до две године ће бити мерена заједно са пратећом одраслом особом (види такође JAR-OPS 1.620 (в),(г) и (д));
- (4) *место мерења* - место за мерење путника ће бити постављено што ближе авиону, у тачки где се промена масе путника због одбацивања или поседовања више личних ствари највероватније неће догодити пре укрцавања путника у авион;
- (5) *уређај за мерење* - уређај за мерење путника мора бити опсега најмање 150кг. Маса мора бити приказана са минималном грешком од 500г. Уређај за мерење мора да буде тачан унутар 0.5% или 200 г, узимајући у обзир оно шта је веће;
- (6) *записивање вредности масе* - за сваки лет, укључен у истраживање, мора да се забележи маса путника, одговарајућа категорија путника (нпр. мушко/женско/деца) и број лета.
- (б) *Регистровани пртљаг* - статистички поступак за одређивање исправљене вредности стандардне масе пртљага, засноване на просечној маси пртљага минимално захтеване величине узорка, у основи је једнак оној за путнике, одређеној у тачки (а)(1) (види такође IEM OPS 1.620(g)). За пртљаг је опсег релативне поузданости (тачности) до 1%. Мора бити измерено минимално 2000 комада пријављеног пртљага.
- (в) *Одређивање кориговане вредности стандардне масе путника и регистрованог пртљага*
- (1) Да се обезбеди да исправљена вредност стандардне масе за путнике и регистровани пртљаг нема неповољан утицај на оперативну сигурност мора да се изврше статистичке анализе (види IEM OPS 1.620(g)). Такве анализе резултираће вредностима средње масе за путнике и пртљаг као и другим подацима.
- (2) за авион са 20 или више путничких седишта, наведене средње вредности масе примењују се као исправљене вредности стандардне масе за мушкарце и жене.
- (3) у мањим авионима, на средњу масу путника мора да се додају следећа увећања да би се постигла исправљена вредност масе:

Број путничких седишта	Захтевано повећање масе
1 - 5 укључујући	16 кг
6 - 9 укључујући	8 кг
10 - 19 укључујући	4 кг

Алтернативно, све исправљене вредности стандардне (средње) масе за одрасле могу да се примене на авионе са 30 или више путничких седишта. Исправљене стандардне вредности (средње) масе пријављеног пртљага применљиве су за авионе са 20 или више путничких седишта;

- (4) авио-превозници имају могућност да поднесу преглед детаљног плана ваздухопловним властима на одобрење и после одступања од исправљене вредности стандардне масе, обезбеђујући да та исправљена вредност буде одређена коришћењем процедура, објашњених у овом додатку. Такво одступање мора да буде поновно утврђено у времену до пет година (види АМС додатку 1 JAR-OPS 1.620 (g), подстав (c)(4)).
- (5) Све исправљене вредности стандардне масе за одрасле мора да буду засноване на односу мушко/женско од 80/20 у односу на све летове осим празничних чартер летова који су 50/50. Ако авио-превозник жели да добије одобрење за коришћење другачијег односа на одређеним рутама или летовима, тада подаци мора да се предају на одобрење ваздухопловним властима, а којима 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) Средња утврђена вредност масе заокружује се на најближи цео број у килограмима. Вредност масе регистрованог пртљага заокружена је на најближих 0.5 кг.

Додатак 1 JAR OPS 1.625

Документација масе и центраже

(види IEM Додатак 1 JAR-OPS-у 1.625)

(a) Документација масе и центраже

(1) Садржај

(i) документација масе и центраже мора да садржи следеће податке:

- (А) регистрација авиона и тип;
- (Б) број лета и датум;
- (В) име вође ваздухоплова;
- (Г) име особе која је израдила документ;
- (Д) сува оперативна маса и одговарајуће тежиште авиона;
- (Ђ) маса горива на полетању и маса горива за лет;
- (Е) маса других потрошних маса, осим горива;
- (Ж) компоненте терета, укључујући путнике, пртљак, робу и баласт;
- (З) маса на полетању, маса на слетању и маса без горива;
- (И) распоред терета;
- (Ј) примењив положај тежишта;
- (К) граничне вредности маса и положаја тежишта.

(ii) авио-превозник може да изостави неке податке из документације масе и центраже али то представља предмет одобрења ваздухопловних власти;

(2) промене у последњем тренутку - ако се догоди било каква промена после комплетирања документације масе и центраже, на то мора да се упозори вођа

ваздухоплова, а промене у последњем тренутку мора да буду унете у документацију. Максимално дозвољене промене у броју путника или терету прихватљиве као промена у последњем тренутку мора да буду одређене у оперативном приручнику. Ако су те вредности прекорачене, мора се урадити нова документација масе и центраже.

- (б) *Компјутеризовани системи* - ако се документација масе и центражи израђује помоћу компјутеризованог система за прорачун масе и центраже, авио-превозник је дужан да провери целовитост излазних података. Мора да успостави систем за проверу да ли су измене улазних података унете исправно у систем и да систем ради исправно у континуитету, проверавајући излазне податке у временском периоду не дужем од шест месеци.
- (в) *Системи масе и центраже на авиону* – авио-превозник је дужан да добије одобрење ваздухопловних власти ако жели да у авиону користи рачунарски систем за прорачун масе и центраже као примарни извор података за отпрему авиона.
- (г) *Datalink - систем за пренос података* . Када се документација масе и центраже шаље на авион системом за пренос података, копија коначног документа масе и центраже коју је прихватио вођа ваздухоплова мора да остане на земљи.

ОДЕЉАК К – ИНСТРУМЕНТИ И ОПРЕМА

JAR-OPS 1.630 Општи увод (види IEM OPS 1.630)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбедити да лет не започне ако инструменти и опрема, захтевани у овом одељку:
 - (1) нису одобрени, осим оних наведених у ставу (ц), и постављени у складу са одговарајућим захтевима, укључујући најнижи прихватљиви стандард оперативних и пловидбених захтева; и
 - (2) нису у оперативном стању за врсту летова који се спроводе осим под условом наведеним у МЕЛ листи (види JAR-OPS 1.030).
- (б) Најмањи стандарди инструмената и опреме прописани су у Заједничком правилнику техничких стандарда (*JTSO*), и користе се уколико нису прописани други стандарди у оперативним прописима или прописима о пловидбености. Инструменти и опрема који не испуњавају захтеве *JTSO* на дан имплементације JAR-OPS-а могу и даље да се примењују или уграђују, уколико нису прописани други захтеви у овом одељку. Инструменти и опрема која је већ одобрена не мора задовољавати измењени *JTSO* или измењене прописе који нису *JTSO*, уколико нису прописани ретроактивни захтеви.
- (в) Следећи делови опреме не мора да имају сагласност:
 - (1) осигурачи наведени у JAR-OPS 1.635;
 - (2) батеријске лампе наведене у JAR-OPS 1.640(а)(4);
 - (3) штоперница наведена у JAR-OPS 1.650(б) и 1.652(б);

- (4) носач карте, наведен у JAR-OPS 1.652(л);
 - (5) комплети прве помоћи наведени у JAR-OPS 1.745;
 - (6) опрема за хитну медицинску помоћ наведена у JAR-OPS 1.810;
 - (7) мегафони наведени у JAR-OPS 1.810;
 - (8) опрема за преживљавање и пиротехничка опрема наведена у JAR-OPS 1.835(a) и (в); и
 - (9) сидра за море и опрема за привезивање, сидрење или маневрисање за хидроавионе и амфибије на води, наведени у JAR-OPS 1.840.
 - (10) појасеви за везивање деце наведени у JAR-OPS 1.730(a)(3)
- (г) Ако члан посаде користи опрему авиона на свом месту у лету, она мора да буде лако употребљива са његовог места. Ако један део опреме мора да користи више чланова посаде авиона, иста треба бити лако употребљива са било ког места за које је предвиђена употреба.
- (д) Инструменти које користи један члан посаде авиона морају бити постављени тако да он може лако да види њихове ознаке са свог места уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања који су му најпогоднији гледајући напред у смеру лета. Када поједини инструмент у авиону користи више од једног члана посаде авиона, тај инструмент мора бити постављен тако да га са радног места лако види сваки члан посаде авиона који га користи.

JAR-OPS 1.635 Уређаји за заштиту електричне инсталације

Авио-превозник не сме користити авион у коме се користе осигурачи ако нема резервних осигурача, доступних у току лета. Број резервних осигурача мора да буде најмање 10% од постављених осигурача исте врсте, или 3 од сваке врсте постављених осигурача, у зависности шта је веће.

JAR-OPS 1.640 Оперативна светла на авиону

Авио-превозник не сме да користи авион ако није опремљен:

- (а) За летове који се обављају дању:
- (1) системом светала против судара;
 - (2) осветљењем које је прикључено на електрични систем авиона тако да се обезбеди одговарајуће осветљење за све инструменте и опрему битну за сигуран лет авиона;
 - (3) осветљењем прикљученим на електрични систем авиона у циљу обезбеђења осветљење у свим одељцима за путнике; и
 - (4) електричном лампом за сваког члана посаде авиона која је лако приступачна члану посаде када исти седи на свом месту.
- (б) За летове који се обављају ноћу, опреми наведеној у ставу (а) додају се:
- (1) навигациона/позициона светла;
 - (2) два светла за слетање, или једно светло које се напаја из два одвојена електрична система; и

- (3) светла која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, за хидроавион или амфибију.

JAR-OPS 1.645 Брисачи ветробрана

Авио-превозник не сме користити авион са максималном дозвољеном масом на полетању већом од 5700 кг ако свако пилотско место није опремљено брисачем ветробранског стакла или другим одговарајућим средством за брисање да би се омогућила јасна видљивост за време падавина.

JAR OPS 1.650 Дневни VFR летови - летачки и навигацијски инструменти и припадајућа опрема

(види AMC OPS 1.650/1.652)

(види IEM OPS 1.650/1.652)

Авио-превозник не сме користити авион дању у условима визуелног летења ако није опремљен инструментима за летење и навигацију и припадајућом опремом, и ако не могу да се примене:

- (а) магнетни компас;
- (б) штоперица која показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалина/милибарима, који може да се подеси на сваки барометарски притисак који би могао да се појави у току лета;
- (г) брзиномер калибрисан у чворовима;
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач скретања и клизања авиона, или координатор заокрета са уграђеним показивачем клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт,
- (ж) синхронизовани показивач смера; и
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха; калибрисан у ступенима Целзијуса (види AMC OPS 1.650(i) и 1.652(i));
- (и) за летове који не трају дужи од 60 минута, за авион који полеће и слеће на исти аеродром и који не лети даље од 50 наутичких миља од тог аеродрома, инструменти прописани у подставовима (ђ), (е) и (ж), и у подставовима (ј)(4), (ј)(5) и (ј)(6), могу бити замењени показивачем скретања и клизања или координатором заокрета са уграђеним показивачем клизања или са оба показивача заокрета и клизања.
- (ј) ако се за лет захтевају два пилота, тада други пилот мора на свом месту да има одвојене инструменте:
 - (1) осетљиви барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалина / милибарима, који се може подесити на сваки барометарски притисак који би се могао појавити 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; и
 - (6) синхронизирани показивач смера;

- (к) сваки систем мерења брзине мора бити опремљен загрејаном пито-цеви или другим одговарајућим средством за спречавање квара или лошег рада система услед кондензације или залеђивања и то:
 - (1) за авионе максималне дозвољене масе на полетању 5700 кг и више или максималног одобреног броја седишта од 9 или више;
 - (2) за авионе којима је прво уверење о пловидбености издато у држави чланици ЈАА или у другој држави на дан или након 1. априла 1999 године.;
- (л) где год се захтевају двоструки инструменти, захтев се односи и на одвојене показиваче за сваког пилота и посебне селекторе или другу припадајућу опрему;
- (љ) сви авиони мора да имају показиваче за упозорење о недовољном напајању летачких инструмената електричном енергијом;
- (м) сви авиони са ограничењем стишљивости, које се показује показивачима брзине авиона, мора да буду опремљени показивачем маховог броја на сваком пилотском месту.
- (н) Авио-превозник не сме обављати дневно летење применом правила визуелног летења уколико авион није опремљен слушалицама са микрофоном или другим одговарајућим средством и то за сваког члана летачке посаде који је на дужности у летачкој кабини (види IEM OPS 1.650(p)/1.652(s)).

JAR-OPS 1.652 Инструментални летове или летови ноћу - летачки и навигацијски инструменти и припадајућа опрема

(види AMC OPS 1.650/1.652)

(види IEM OPS 1.650/1.652)

Авио-превозник не сме користити авион у складу са правилима инструменталног летења или ноћу у складу са правилима визуелног летења ако није опремљен навигацијским инструментима и припадајућом опремом у условима утврђеним у следећим ставовима:

- (а) магнетни компас;
- (б) штоперица која показује време у сатима, минутима и секундама;
- (в) два осетљива барометарска висиномера калибрисана у фитима, са могућношћу постављања подскеале калибрисане у хектопаскалинама / милибарима, који могу да се подесе на сваки барометарски притисак који би могао да се појави и у току лета.
- (г) систем мерења брзине опремљен грејаном пито-цеви или еквивалентним средством за спречавање квара или лошег рада система услед кондензације или залеђивања, укључујући и систем упозорења квара пито-цеви. Захтев за систем упозорења квара грејања пито-цеви не примењује се на оне авионе који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или максималну сертификовану масу на полетању 5700 кг и мање и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998. (види AMC OPS 1.652(d) и (k)(2));
- (д) мерач вертикалне брзине;
- (ђ) показивач заокрета и клизања авиона;
- (е) вештачки хоризонт;
- (ж) синхронизирани показивач смера;
- (з) инструмент који у пилотској кабини показује спољну температуру ваздуха, калибрисан у ступенима Целзијуса (види AMC OPS 1.650(i) и 1.652(i));

- (и) два независна статичка система притиска, осим за авионе на елисни погон максималне структуралне масе на полетању 5700 кг или мање, где се допушта један статички систем притиска и алтернативни извор статичког притиска;
- (ј) ако се за лет захтевају два пилота, други пилот мора на свом месту имати следеће одвојене инструменте:
 - (1) осетљив барометарски висиномер калибрисан у фитима, са могућношћу постављања подскеле калибрисане у хектопаскалинама/милибарима, који може да се подеси на сваки барометарски притисак који би могао да се појави у току лета;
 - (2) систем мерења брзине мора бити опремљен грејаном пито-цеви или еквивалентним средством за спречавање квара или лошег рада система услед кондензације или залеђивања, укључујући и систем упозорења на квар пито-цеви. Захтев за системом упозорења на квар система за грејање пито-цеви не примењује се на оне авионе, који имају највећи одобрени број путничких седишта девет и мање или максималну структуралну масу на полетању 5700 кг и мање и којима је уверење о пловидбености издато пре 1. априла 1998 године. (види АМС OPS 1.652(d) и (k)(2));
 - (3) мерач вертикалне брзине;
 - (4) показивач заокретања и клизања авиона;
 - (5) вештачки хоризонт;
 - (6) синхронизирани показивач смера;
- (к) авиони максималне структуралне масе на полетању 5700 кг и веће, као и са највећим одобреним бројем путничких седишта девет и већим, мора да буду опремљени додатним резервним показивачем положаја (вештачки хоризонт) који може да се користи са оба места пилота тако:
 - (1) да буде стално укључен у нормалним условима лета, а након потпуног квара нормалног електричног система напаја се из независног извора електричне енергије, одвојеног од нормалног електричног система;
 - (2) да осигура поуздан рад за најмање 30 минута након потпуног квара нормалног електричног система, узимајући у обзир и остала оптерећења система напајања у случају опасности и за оперативне процедуре;
 - (3) да ради независно од сваког другог система вештачког хоризонта;
 - (4) да аутоматски ради након потпуног квара нормалног електричног система;
 - (5) да је погодно осветљен у свим фазама рада, осим за авионе највеће структуралне масе на полетању од 5700 кг или мање, који су већ регистровани у држави чланици ЈАА на дан 1. априла 1995 године, и са вештачким хоризонтом постављеним на левој страни табле са инструментима;
- (л) при усклађивању са ставом (1), посади авиона мора да буде потпуно јасно када се помоћни вештачки хоризонт, који се захтева према ставу (л), напаја властитом енергијом за случај опасности. Тада мора на самом инструменту или на табли са инструментима да постоји ознака да је вештачки хоризонт у погону. Тај захтев мора бити испуњен најкасније до 1. априла 2000 године;
- (љ) носач карте постављен у позицију да се може лако читати, и која може бити осветљења за ноћно летење;
- (м) ако је уграђен помоћни систем приказивања положаја и ако је коришћен за положаје авиона од 360° у смеру попречне и уздужне оси, тада се контролни инструменти

- летења могу заменити индикаторима клизања. Коришћење обезбеђује да ће систем радити 360° у уздужном и попречном нагибу и да се неће пребацити.
- (н) где год се захтевају двоструки инструменти, захтев се односи и на одвојене показиваче за сваког пилота и посебне селекторе или другу припадајућу опрему;
 - (њ) сви авиони морају бути опремљени инструментима за показивање недовољног напајања инструмената електричном енергијом;
 - (о) сви авиони са ограничењем стишљивости, која се показује показивачима брзине авиона, мора да буду опремљени показивачем маховог броја на месту сваког пилота;
 - (п) авио-превозник не сме да обавља летове применом правила инструменталног летења или ноћне летове ако авион није опремљен комплетом за радиовезу (слушалице-микрофон) за постављање на главу и тастером за активирање предајника на управљачкој команди сваког пилота (види IEM OPS 1.650(p)/1.652(s)).

JAR-OPS 1.655 Додатна опрема за летове који се обављају са једним пилотом у условима инструменталног летења

Авио-превозник не сме обављати летење у условима инструменталног летења с једним пилотом ако авион није опремљен аутоматским пилотом који одржава висину и смер лета.

JAR-OPS 1.660 Систем за упозорење на висину лета

Авио-превозник не сме користити авион на турбоелисни погон максималне структуралне масе на полетању 5700 кг и више или са максималним одобреним бројем седишта за путнике од 9 и више, или турбомлазни авион, који није опремљен системом за упозорење на висину лета који има могућност:

- (1) да упозори звучним сигналом посаду да се авион приближава претходно одабраној висини лета;
- (2) упозорити звучним сигналом посаду када авион одступа од претходно одабране висине лета, осим за авионе максималне структуралне масе на полетању 5700 кг или мање, и са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од девет за које је прво појединачно уверење о пловидбености издато у држави чланици ЈАА или у другој држави пре 1. априла 1972 године и који су или регистровани у држави чланици ЈАА на дан 1. априла 1995 године.

JAR-OPS 1.665 Систем упозорења на опасно приближавање земљи и систем упозоравања на терен

- (а) Авио-превозник не сме користити авион са турбинским погоном који има сертификовану масу на полетњу већу од 5700 кг или максимални одобрени број путничких седишта од 9 или више осим када је опремљен системом упозорења на опасно приближавање земљи,
- (б) Систем упозорења за опасно приближавање земљи, мора аутоматски да обезбеди правовремено упозорење посади авиона, звучним сигналом који може да буде допуњен и светлосним, на брзину понирања, близину земље, губитак висине након полетања или кружења, неправилну конфигурацију у току слетања и на одступање на доле од нагиба прилазне равни.
- (в) авио-превозник не сме користити авион са турбинским погоном који има сертификовану масу на полетању преко 15000 кг или који има максималан одобрени број путничких седишта више од 30 после:

- (1) 1. октобра 2001 године за авионе којима је први пут издато уверење о пловидбености након овог датума,
- (2) 1. јануара 2005 године за авионе којима је уверење о пловидбености први пут било издато пре 1 октобра 2001 године,

осим уколико нису опремљени са системом упозорења на опасно приближавање земљи који има могућност предвиђања опасности обзиром на терен TAWS.

- (г) Авио-превозник не сме користити авион са турбинским мотором који има максималну сертификовану масу на полетњу већу од 5700 кг, али не већу од 15000 кг или са максималним одобреним бројем путничких седишта више од 9 али мање од 30 након:
- (а) 1. јануара 2003 године за авионе којима је прво уверење о пловидбености издато пре 1. јануара 2003 године; и
 - (б) 1. јануара 2007 године за авионе којима је прво уверење о пловидбености издато пре 1 јануара 2003 године

осим уколико нису опремљени са системом упозорења на опасно приближавање земљи који укључује и функцију упозоравања на опасност терена TAWS.

- (д) Систем за упозоравање на терен мора аутоматски пружати летачкој посади, визелним или звучним сигналом као и приказом на одговарајућем показивачу на обавештеност о терену, са довољним временом упозорења како би се спречио удар у тај терен, као и могућност препознавања терена испред.

JAR-OPS 1.668 Систем за спречавање судара у ваздуху
(види IEM OPS 1.668)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион на турбински погон:
- (1) максималне дозвољене масе на полетењу 15000 кг и веће или са највећим дозвољеним бројем путничких седишта већим од тридесет након 1. јануара 2000 године; или
 - (2) максималне дозвољене масе на полетању 5700 кг, али не веће од 15000 кг и са највећим дозвољеним бројем путничких седишта већим од деветнаест, али не већим од тридесет, након 1. јануара 2005 године,

ако није опремљен сисетмом за спречавање судара у ваздуху са минимумом перформанси најмање на нивоу ACAS II.

JAR-OPS 1.670 Авионски метеоролошки радар

- (а) Авио-превозник не сме да управља:
- (1) авионом са кабином под притиском;
 - (2) авионом у коме кабина није под притиском, који има максималну дозвољену масу на полетању 5700 кг и већу,

- (3) авионом у којем кабина није под притиском, који има највећи дозвољени број путничких седишта већи од девет, након 1. априла 1999 године,

ако авион није опремљен авионским временским радаром, увек када такав авион лети ноћу или у условима летења помоћу инструмената, у подручјима у којима може да се очекује појава олује или других опасних временских појава, који могу да се открију авионским метеоролошким радаром.

- (б) У авионима на елисни погон и са кабином под притиском, а који имају максималну дозвољену масу на полетању до 5700 кг, са највећим дозвољеним бројем путничких седишта не већим од девет, авионски метеоролошки радар може да се замени другом опремом коју одобр ваздухопловне власти, а која је у стању да открије олује или друге потенцијалне опасне временске појаве, које може да открије авионски временски радар.

JAR-OPS 1.675 Опрема за летење у условима залеђивања

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион у очекиваним или стварним условима залеђивања, уколико авион није опремљен за летење у условима залеђивања и када за то има одобрење.
- (б) Авио-превозник не сме да користи авион ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања ако није опремљен средством за осветљавање или за откривање појаве леда. То осветљавање мора да буде такво да не ствара блештање или одсјај који би могли да узрокују потешкоће посади авиона у извршавању њихових дужности.

JAR-OPS 1.680 Опрема за откривање космичке радијације

Авио-превозник је дужан да обезбеди да авиони који лете на висинама изнад 15000 м (49000 фита) буду опремљени инструментима за стално откривање и мерење укупно примљене космичке радијације (нпр. укупне јонске и неутронске радијације галактичког и сунчевог порекла) и укупне количине примљене радијације у току сваког лета.

JAR-OPS 1.685 Систем интерфона за летачку посаду

Авио-превозник не сме да користи авион у коме је посада са више од једног члана ако није опремљен системом интерфона за посаду, ако није опремљен комплетом за радиовезу (слушалице, микрофон) за главу (али не типа шлема) за употребу свих чланова посаде ваздухоплова. За већ регистроване авионе у државама чланицама ЈАА на дан 1. априла 1995 године и авионе којима је прво уверење о пловидбености издато од државе чланице ЈАА или друге пре 1. априла 1975 године, тај захтев неће да се примењује пре 1. априла 2002 године.

JAR-OPS 1.690 Систем интерфона за чланове посаде

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион максималне дозвољене масе на полетању 15000 кг и веће или са највећим дозвољеним бројем путничких седишта већим од деветнаест ако није опремљен системом интерфона за чланове посаде, осим авиона којима је прво уверење о пловидбености издато од државе чланице ЈАА или негде друго пре 1. априла 1965 године и већ регистрованог у држави чланици ЈАА на дан 1. априла 1995 године.
- (б) Систем интерфона за чланове посаде:

- (1) мора да ради независно од система за обавештавање путника, изузевши ручне комплете, комплете за главу, микрофоне, селекторске прекидаче и сигналне уређаје;
- (2) мора да омогући двосмерну комуникацију између пилотске кабине и
 - (i) свих путничких одељака;
 - (ii) бифеа смештених изван нивоа путничке кабине;
 - (iii) сваке удаљене кабине за посаду која је изван нивоа путничке кабине па није лако приступачна из путничке кабине;
- (3) мора да буде лако приступачан са сваког места члана посаде у пилотској кабини;
- (4) мора да буде лако приступачан са сваког захтеваног места кабинске посаде поред сваког посебног излаза за случај опасности или пара излаза за случај опасности у истом нивоу;
- (5) мора да има систем узбуне који садржи звучни или светлосни систем сигнала које употребљавају чланови летачке посаде за упозорење кабинске посаде или чланови кабинске посаде за упозорење чланова летачке посаде;
- (6) мора да има средство или уређај за пријем позива да може да одреди да ли је то нормалан позив или позив за опасност (види АМС OPS 1.690(b)(6));
- (7) мора на земљи да омогући двосмерну комуникацију између земаљског особља и најмање два члана летачког особља (види IEM OPS 1.690(b)(7)).

JAR-OPS 1.695 Систем озвучења за путнике

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион који има највећи дозвољени број путничких седишта већи од деветнаест, ако није постављен систем озвучења за путнике.
- (б) Систем озвучења за путнике захтеван овим чланом:
 - (1) мора да ради независно од интерфонског система, изузевши ручне комплете, комплете за главу, микрофоне, селекторске прекидаче и уређаје за сигнализацију;
 - (2) мора да буде одмах употребљив од стране сваког захтеваног члана посаде са његовог места;
 - (3) за сваки захтевани путнички излаз за случај опасности у нивоу путничке кабине, која има додатно седиште за кабинску посаду, мора да има микрофон, лако доступан члану посаде који ту седи, осим што један микрофон може да служи за више од једног излаза, под условом да близина излаза омогућује нормалну говорну комуникацију између чланова кабинске посаде који седе;
 - (4) мора да буде способан да у року од десет секунди члан кабинске посаде може да реагује на сваком радном месту са кога је могућа његова употреба;
 - (5) мора да буде чујан и разумљив на свим путничким седиштима, тоалетима и седиштима кабинске посаде и на радним местима.

JAR-OPS 1.700 Регистровање гласова у пилотској кабини - 1 (види АСЈ OPS 1.700)

(a) Авио-превозник не сме да користи авион коме је прво уверење о пловидбености издато у држави чланици ЈАА или негде другде на дан или после 1. априла 1998 године. ако је авион:

- (1) вишемоторни турбински са највећим дозвољеним бројем путничких седишта више од девет;
- (2) максималне дозвољене масе на полетању 5700 кг или више,

када није опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини који, према временској референци, записује:

- (i) говорну комуникацију емитовану или примљену радиостаницом у пилотској кабини авиона.
- (ii) звукове из пилотске кабине, укључујући непрекидно звукове примљене из сваког микрофона на слушалици и микрофона коришћеног у маски;
- (iii) говорну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем авионског интерфона;
- (iv) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
- (v) гласовну комуникацију чланова летачке посаде када користе систем озвучења путничке кабине ако је уграђен.

(б) Уређај за снимање звукова у пилотској кабини мора да буде способан да задржи податке најмање у току последња два сата лета авиона, осим што се за авионе са максималном дозвољеном масом на полетању 5700 кг или мање тај период може да смањи на 30 минута.

(в) Снимање звукова у пилотској кабини мора да почне аутоматски пре него што авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном. Осим тога, зависно од напајања електричном енергијом, снимање звука у пилотској кабини мора да почне што је пре могуће, у току провере у пилотској кабини пре почетка рада мотора на почетку лета, па све до провере у пилотској кабини на завршетку лета непосредно након гашења мотора.

(г) Уређај за снимање звукова мора да има и нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

JAR-OPS 1.705 Уређај за записивање гласова у пилотској кабини - 2
(види ACJ OPS 1.705/1.710)

(a) После 1. априла 2000 године авио-превозник не сме да управља вишемоторним турбинским авионом коме је прво уверење о пловидбености било издато, било у држави чланици ЈАА или друго, на дан или након 1. јануара 1990 године до и укључиво 31. марта 1998 године, који има максималну дозвољену масу на полетању 5700 кг или мању, и највећи број путничких седишта већи од девет, ако није опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини, који снима:

- (1) гласовну комуникацију емитовану или примљену радио-станицом у пилотској кабини авиона.

- (2) звукове из пилотске кабине, укључујући непрекидно звукове примљене из сваког микрофона на слушалици и микрофона коришћеног у маски;
 - (3) гласовну комуникацију чланова посаде авиона у пилотској кабини који користе систем авионског интерфона;
 - (4) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;
 - (5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде када користе систем озвучења путничке кабине ако је уграђен.
- (б) Уређај за снимање звукова у пилотској кабини мора бити способан да сачува податке са најмање последњих 30 минута лета авиона.
- (в) Снимање звукова у пилотској кабини мора да почне пре него што се авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном. Осим тога, зависно од напајања електричном енергијом, снимање звука у пилотској кабини мора да почне што је пре могуће, у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета па све до провере пилотске кабине на крају лета непосредно након гашења мотора.
- (г) Уређај за записивање гласова мора да има и уређај који помаже при проналажењу уређаја у води.

JAR-OPS 1.710 Уређај за записивање звука у кабини пилота - 3
(види ACJ OPS 1.705/1.710)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион са максималном дозвољеном масом на полетању 5700 кг или већом, коме је прво уверење о пловидбености издато у држави чланици ЈАА или негде друго, пре 1. априла 1998 године, ако тај авион није опремљен уређајем за записивање звукова у пилотској кабини, који снима:
- (1) гласовну комуникацију емитовану или примљену радио-станицом у пилотској кабини авиона;
 - (2) гласовну комуникацију чланова посаде авиона у пилотској кабини авиона;
 - (3) гласовну комуникацију чланова посаде авиона у пилотској кабини који користе систем авионског 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 ако је уграђен.
- (б) Уређај за записивање гласова у пилотској кабини мора бити способан да сачува податке за најмање последњих 30 минута лета авиона.
- (в) Снимање звукова у пилотској кабини мора да почне пре него што се авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.
- (г) Уређај за снимање звукова мора имати и нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

JAR-OPS 1.715 Уређај за снимање података о лету авиона - 1

(види додатак 1 JAR OPS 1.715)

(види ACJ OPS 1.715)

(а) Авио-превозник не сме да користи авион коме је прво уверење о пловидбености издато у држави чланици ЈАА, или негде друго, на дан или после 1. априла 1998 године, ако је авион:

- (1) вишемоторни турбински са највећим дозвољеним бројем путничких седишта већим од девет;
- (2) са максималном дозвољеном масом на полетању 5700 кг или већом,

ако није опремљен уређајем за снимање података о лету авиона који има дигиталну методу снимања и чувања података и уређај који може да враћа снимљене податке из меморије.

(б) Уређај за снимање података о лету авиона мора да буде способан да задржи податке најмање последњих 25 сати лета авиона. За авионе са максималном дозвољеном масом на полетању 5700 кг или мањом, то време може да сескрати на 10 сати.

(в) Уређај за снимање података о лету, с податком о времену, мора да сними:

- (1) параметре лета наведене у табели А1 или А2 у додатку 1 JAR OPS 1.715 ако је то примењиво.
- (2) за авионе са максималном дозвољеном масом на полетању 27000 кг или већом, и додатне параметре наведене у табели Б додатка 1 JAR OPS 1.715; и
- (3) за авионе наведене у (а) горе, уређај за снимање података о лету мора да сними све параметре, у вези са новом или посебном израдом или оперативним карактеристикама авиона како су одредиле ваздухопловне власти у току додатка сертификата о типу; и
- (4) За авионе коју су опремљени системом са електронским показивачем параметри који су наведени у табели Ц додатка 1 JAR OPS 1.715, осим да за авионе којима је први пут издато уверење о пловидбености пре 20 августа 2002 године ти параметри:
 - (i) сензор није доступан; или
 - (ii) авионски систем или опрема који стварају податке морају бити модификовани; или
 - (iii) сигнали нису подударни са системом за запис података

не морају бити записани ако је то прихватљиво за ваздухопловне власти.

(г) Подаци мора да буду добијени из извора у авиону, који омогућавају тачну повезаност са информацијом која је приказана летачкој посади.

(д) Снимање података о лету мора да почне пре него што се авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.

- (ђ) Уређај за снимање података о лету авиона мора да има и направу која помаже у проналажењу уређаја у води.
- (е) Авиони којима је први пут издато уверење о пловидбености после 1 априла 1998 године, али не касније од 1 априла 2001 године, не морају испуњавати захтеве наведене у JAR-OPS 1.715(е) ако је то одобрено од стране ваздухопловних власти, али обезбеђујући при томе:
 - (1) испуњење захтева наведених у JAR-OPS 1.715(ц) није могуће без преправке (види ACJ OPS 1.715(е)) система и опреме авиона а који нису уређаји за записивање параметара лета.
 - (2) да авион испуњава одредбе JAR-OPS 1.715(в) осим параметера 15б у табели А додатка 1 JAR-OPS 1.720 који не мора бити забележен.

JAR-OPS 1.720 Уређај за снимање података о лету авиона - 2

(види додатак 1 JAR OPS 1.720)

(види ACJ OPS 1.720/1.725)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион за који је прво уверење о пловидбености на дан или након 1. јуна 1990 године до, и укључујући 31. март 1998 године који има максималну дозвољену масу на полетању већу од 5700 кг уколико није опремљен уређајем за снимање података о лету авиона који примењује дигиталну методу снимања и чувања као и методу позива података из меморије.
- (б) Уређај за снимање података о лету авиона мора да буде способан да задржи податке најмање за последњих 25 сати лета авиона.
- (в) Уређај за снимање података о лету, са подацима о времену, мора да сними:
 - (1) параметре лета наведене у табели А додатка 1 JAR OPS 1.720, и
 - (2) за авионе са максималном сертификованом масом на полетању преко 27000 кг, додатне параметре потребне наведене у табели Б додатка 1 JAR OPS 1.720.
- (г) за оне авионе који имају максималну сертификовану масу на полетњу 27000 кг и мању, ако је примењиво за надлежни орган, параметри 14 и 15б наведени у табели А додатка 1 JAR-OPS 1.720 не морају бити забележени, када су испуњени следећи услови:
 - (1) сензор није доступан
 - (2) у систему за снимање параметара нема довољно капацитета
 - (3) потребна је промена у опреми која производи податке
- (д) за оне авионе који имају сертификовану масу на полетњу преко 27000 кг, ако је примењиво за надлежни орган, следећи параметри лета се не морају бити забележени: 15б у табели А додатка 1 JAR OPS 1.720 и 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 у табели Б додатка 1, ако је било који од следећих услова испуњен:
 - (1) сензор није доступан
 - (2) у систему за снимање параметара нема довољно капацитета
 - (3) потребна је промена у опреми која производи податке

- (4) за навигационе податке (NAV избор фреквенције, DME растојање, географска ширина и дужина, бриона у односу на земљу, одступање) сигнал није доступан у дигиталном облику.
- (ђ) Поједини параметри који се могу добити прорачуном помоћу осталих забележених параметара, не морају се бележити ако су то прихватиле ваздухопловне власти.
- (е) Подаци морају бити скинути са уређаја који се налази на авиону који омогућује тачну повезаност са информацијама које су приказане на инструментима које користи летачка посада.
- (ж) Снимање података о лету мора да почне пре него што се авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.
- (з) Уређај за снимање података о лету авиона мора имати и нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

JAR-OPS 1.725 Уређај за снимање података о лету авиона - 3

(види додатак 1 JAR OPS 1.725)

(види ACJ OPS 1.720/1.725)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион на турбински погон коме је први пут издато уверење о пловидбености пре 1 јуна 1990 године, а који има максималну сертификовану масу на полетњу преко 5700 кг осим ако је авион опремљен са уређајем за снимање података о лету који користи дигитални метод и чувања података као и могућности позива податка из меморије где се чувају податаци.
- (б) Уређај за снимање података о лету авиона мора бити способан да задржи податке најмање последњих 25 сати лета авиона.
- (в) Уређај за снимање података о лету, мора заједно са подацима о времену, да сними:
 - (1) параметре који су наведени у табели А додатка 1 JAR OPS 1.725
 - (2) за авионе који имају максималну дозвољену масу на полетању већу од 27000 кг, којима је прво уверење о пловидбености издато после 30 септембра 1969 године, додатни параметри од 6 до 15б који су наведени у табели Б додатка 1 JAR OPS 1.725. Следећи параметри не морају бити снимани, ако је то примњиво за ваздухопловне власти: 13, 14 и 15б из табеле Б додатка 1 JAR OPS 1.725 када је испуњен неки од ледећих услова:
 - (i) сензор није доступан
 - (ii) у систему за снимање параметара нема довољно капацитета
 - (iii) потребна је промена у опреми која производи податке
- (г) Када је доступан већи капацитет у систему за снимање параметара лета, сензор је доступан и промена у опреми која генерише податке није потребна:
 - (i) За авионе са првим издатим сертификатом пловидбености на 1 јануар 1989 године и касније, а имају максималну сертификовану масу на полетњу преко

5700 кг али мање од 27000 кг подаци од 6 до 156 наведени у табели Б додатка 1 JAR OPS 1.725; и

- (ii) за авионе којима је први сертификата пловидбености издат на 1 јануар 1987 године и касније, а имају максималну сертификовану масу на полетању преко 27000 кг остатак параметара који су наведени у табели Б додатка 1 JAR OPS 1.725.
- (д) Поједини параметри који се могу добити прорачуном од осталих снимљених података се не морају снимати ако је то примењиво за ваздухопловне власти.
- (ђ) Подаци морају бити скинути са уређаја који се налази на авиону који омогућује тачну повезаност са информацијама које су приказане на инструментима које користи летачка посада.
- (е) Снимање података о лету мора да почне пре него што се авион започне кретање властитим погоном, а мора да престане завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.
- (ж) Уређај за снимање података о лету авиона мора имати и уређај који помаже при проналажењу уређаја у води.

JAR-OPS 1.727 Комбиновани уређај за запис података

(види ACJ OPS 1.727)

- (а) Усаглашеност између уређаја за снимање звукова у пилотској кабини и уређаја за снимање података о лету могу бити остварене на следећи начин:
 - (1) један комбиновани уређај за запис података ако је авион опремљен са само уређајем за снимање звукова у пилотској кабини или само са уређајем за снимање параметара о лету; или
 - (2) један комбиновани уређај за запис података ако је авион са максималном сертификованом масом на полетању од 5700 кг или мање мора бити опремљен са уређајем за снимање звукова у пилотској кабини и са уређајем за снимање података о лету; или
 - (3) да комбинована уређаја за снимање записа ако је авион са максималном сертификованом масом на полетању преко 5700 кг мора бити опремљен са уређајем за снимање звукова у пилотској кабини и уређаја за снимање података о лету.
- (б) Комбиновани уређај за запис података је уставри уређај за записивање података о лету:
 - (1) све гласовне комуникације и звучне средине захтеване одговарајућим уређејем за снимање звукова у пилотској кабини; и
 - (2) све параметре захтеване за уређај за снимање података о лету, са спецификацијама које су наведене у члановима који се односе на овај уређај.

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

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион ако није опремљен:
- (1) седиштем или лежајем за сваку особу старости две или више година;
 - (2) сигурносним појасом са или без дијагоналног раменог појаса или сигурносним појасом на сваком путничком седишту за путника старости две или више година;
 - (3) додатном везом за сваку бебу прихватљивом за ваздухопловне власти (види ACJ OPS 1.730(a)(3));
 - (4) осим како је одређено у ставу (б) ниже, сигурносни појас са раменим појасом за седиште сваког члана летачке посаде и за свако седиште смештено поред пилотског седишта са додатком за аутоматску заштиту тела у случају наглог успорења;
 - (5) осим како је одређено у ставу (б) ниже, сигурносни појас са раменим појасом за седиште сваког члана кабинске посаде и за седиште на коме седи посматрач. Тај захтев ипак не спречава да додатни члан проширене кабинске посаде користи путничко седиште; и
 - (6) седиштима за чланове кабинске посаде која су смештена у близини излаза за случај опасности у истом нивоу, осим у случају брзе евакуације путника, када би друга локација седишта била прихватљива. Седишта мора да буду окренута према напред или назад унутар угла од 15° у односу на уздужну осу авиона.
- (б) Сви сигурносни појасеви са раменим појасом мора да имају само једну тачку отпуштања.
- (в) Сигурносни појасеви са косим раменим за авионе са максималном сертификованом масом на полетању до 5700 кг, или сигурносни појасеви за авионима који имају максималну сертификовану масу на полетању до 2730 кг, су дозвољени на местима сигурносних појасева са раменим појасем, ако такав појас није могуће да се причврсти.

JAR-OPS 1.731 Ознаке за везивање сигурносног појаса и забрање пушења

Авио-превозник не сме да користи авион у коме сва седишта за путнике нису видљива из пилотске кабине, док нису опремљени знацима који показују да сви путници и кабинска посада мора да буду везани сигурносним појасовима и да пушење није допуштено.

JAR-OPS 1.735 Унутрашња врата и завесе

Авио-превозник не сме да користи авион ако није опремљен следећом опремом:

- (a) у авионима са највећим дозвољеним бројем путничких седишта већим од деветнаест, врата између путничке и пилотске кабине мора да имају натпис »Само за посаду« и уређај за закључавање који спречава путнике да отворе врата без одобрења посаде авиона;
- (б) уређајем за отварање свих врата која одвајају путничку кабину од осталих простора који се користе као излази у случају опасности. Уређај за отварање врата мора да буде лако доступан.
- (в) ако је потребно да се прође кроз пролаз или завесу који одвајају путничку кабину од осталих простора да би се дошло од било којег седишта до излаза у случају опасности, тада та врата или завеса мора да имају уређај како би се осигурао отворени положај;

- (г) натписом на свим унутрашњим вратима или близу завесе, који служе за приступ до путничког излаза у случају опасности, који упозорава да они мора да буду отворени у току полетања и слетања; и
- (д) да сваки члан посаде може да откључа свака врата која су у нормалним околностима приступачна путницима и која путници могу да закључају.

JAR-OPS 1.740 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.745 Комплет прве помоћи

(види AMC OPS 1.745)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион који није опремљен комплетом за прву помоћ, лако приступачним за употребу, према табели:

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

- (б) Авио-превозник мора да обезбеди да се комплекти прве помоћи:
 - (1) периодично прегледају ради утврђивања да ли садржај одговара намераваној употреби;
 - (2) да су допуњени у редовним интервалима или према потреби, а у складу са датим упутствима на приложеној налепници.

JAR-OPS 1.750 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.755 Комплет медицинске помоћи за ванредне ситуације

(види AMC OPS 1.755)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион који има највећи дозвољени број путничких седишта већи од 30, уколико није опремљен комплетом медицинске помоћи за ванредне ситуације и ако је било која тачка планиране руте више од 60 минута лета (при нормалној брзини крстарења) удаљена од аеродрома на коме би могла да се очекује квалификована медицинска помоћ.
- (б) Вођа ваздухоплова мора да обезбеди да ће фармацеутским производима да рукује само обучени доктори, медицинске сестре или слично оспособљено особље.
- (в) *Услови за превоз:*
 - (1) Комплет медицинске помоћи мора да буде отпоран за прашину и влагу и мора да се превози у безбедним условима, ако је то могуће у пилотској кабини; и
 - (2) авио-превозник је дужан да обезбеди да се комплекти за медицинску помоћ:
 - (i) периодично контролишу ради утврђивања да ли садржај одговара намераваној употреби;
 - (ii) да су допуњени у редовним интервалима или према потреби, а у складу са упутствима на приложеној налепници.

JAR-OPS 1.760 Кисеоник за прву помоћ
(види IEM OPS 1.760)

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион чија је кабина под притиском на висинама изнад 25000 фита када се захтева кабинска посада, осим када је авион опремљен доводом неразређеног кисеоника за путнике, који из физиолошких разлога могу да захтевају кисеоник након декомпресије кабине. Количина потребног кисеоника мора да се прорачуна применом просечне брзине протока од најмање три литра при стандардној температури, влази и притиску (STPD) у минути по особи, довољна за остатак лета након декомпресије кабине на висинама кабине већим од 8000 фита али не већим од 15000 фита за најмање 2% путника, али ни у ком случају за мање од једне особе. На располагању мора бити довољно разделних јединица, али ни у ком случају мање од две ради могућности употребе за кабинске посаде. Разделна јединица може бити и преносног типа.
- (б) Количина кисеоника за прву помоћ, захтевана за поједини лет, мора да буде одређена на основу висине и трајања лета, у складу са оперативним поступцима утврђеним за сваки лет и руту.
- (в) Опрема за кисеоник мора да буде способна да обезбеди доток од најмање четири литра у минути до сваког потрошача STPD. Могу да се користе средства за смањење протока али не мање од две литре у минути STPD на било којој висини.

JAR-OPS 1.765 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.770 Додатни кисеоник – авиони са кабином под притиском
(види додатак 1 JAR-OPS 1.770)
(види ACJ OPS 1.770)

- (a) Опште
 - (1) авио-превозник не сме да користи авион са кабином под притиском на висини већој од 10000 фита уколико опрема за додатни кисеоник не обезбеђује складиштење и поделу - снабдевање кисеоником како се захтевао овим ставом.
 - (2) потребна количина додатног кисеоника мора да буде одређена на основу висине и трајања лета као и претпоставке да ће декомпресија у кабини да се деси на висини или у тачки лета која је најкритичнија са аспекта потреба за кисеоником, и да ће након пада притиска, авион да понире у складу са процедурама у случају опасности, наведеним у летачком приручнику авиона до сигурне висине за руту која дозвољава сигуран наставак лета и слетање;
 - (3) након пада притиска у кабини, притисак у кабини мора да се сматра истим као висина авиона, уколико се не докаже надлежном органу да никакав пад притиска у кабини или у систему притиска неће проузроковати изједначење висине притиска кабине са висином лета авиона. У тим околностима се та приказана највећа висина притиска у кабини узима као основа за одређивање снабдевања кисеоником.
- (б) Опрема за кисеоник и захтеви за снабдевањем
 - (1) чланови летачке посаде

- (i) сваки члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора да буде снабдевен додатном количином кисеоника у складу са Додатком 1. Ако су сви који седе на седиштима у пилотској кабини снабдевени кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, тада се са аспекта снабдевања кисеоником, сматрају члановима летачке посаде на дужности у пилотској кабини. Сви који седе на седиштима у пилотској кабини, а не снабдевају се кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, са аспекта снабдевања кисеоником, сматрају се путницима.
 - (ii) чланови летачке посаде који нису обухваћени ставом (б)(1)(i) горе, мора да се са аспекта снабдевања кисеоником, сматрају путницима;
 - (iii) маске за кисеоник мора да буду смештене тако да буду лако доступне члановима летачке посаде све док су на својим радним местима.
 - (iv) маске за кисеоник које користе чланови летачке посаде у авионима са кабином под притиском на висини већој од 25000 фита, мора да буду "за брзу употребу";
- (2) чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници
- (i) Чланови кабинске посаде и путници мора да буду снабдевени додатном количином кисеоника у складу са Додатком 1, осим у случају када се примењује став (v). Додатни чланови кабинске посаде, у односу на минимални захтевани број чланова кабинског особља, и додатни чланови посаде се, са аспекта снабдевања кисеоником, сматрају путницима;
 - (ii) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25000 фита мора да имају довољан број прикључака и маске и/или довољно преносних јединица за кисеоник са маскама за све чланове кабинске посаде. Резервни прикључци и/или преносне јединице за кисеоник мора да буду равномерно размештене по кабини, како би се обезбедила брза доступност кисеоника сваком члану кабинске посаде обзиром на место на коме се налази у тренутку пада притиска у кабини;
 - (iii) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25000 фита мора да буду снабдевени јединицама за расподелу кисеоника, који су прикључени на терминале за снабдевање кисеоником, брзо доступним свакоме где год да седи. Укупан број јединица за расподелу као и прикључака, мора да буде већи од броја седишта најмање 10%. Те јединице мора да буду равномерно размештене по кабини;
 - (iv) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25000 фита или они који лете на висини од 25000 фита или ниже, а не могу сигурно да пониру на висину од 13000 фита у року од четири минута, и за које је прво уверење о пловидбености издала држава чланица ЈАА или друга, на дан или након 9. новембра 1998 године, мора да буду снабдевени опремом за аутоматско активирање опреме за кисеоник која мора да буде брзо доступна сваком без обзира на то где седи. Укупан број јединица за расподелу кисеоника мора да буде већи 10% од броја седишта. Додатни број јединица мора да буде равномерно размештен по кабини.
 - (v) Захтеви за снабдевањем кисеоником, како је то наведено у Додатку 1, за авионе који нису овлашћени за лет на висинама изнад 25000 фита може бити смањен, на целокупно време лета између 10000 до 13000 фита кабинског притиска, за све чланове кабинске посаде и најмање 10%

путника, ако се на било којој тачки руте на којој лети, авион може да спусти у року од четири минута на висину кабине по притиску од 13000 фита.

JAR OPS 1.775 Додатни кисеоник за авионе којима кабина није под притиском
(види додатак 1 JAR-OPS 1.775)

(a) Опште

- (1) авио-превозник не сме да користи авион коме кабина није под притиском на висинама изнад 10000 фита ако није обезбеђена додатна опрема за потребно снабдевање кисеоником;
- (2) довољна количина за сигурно снабдевање додатним кисеоником мора да се одреди на основу висине и трајања лета за сваки појединачни лет у складу са процедурама дефинисаним у оперативном приручнику и рутама којима треба да се лети, а у вези са процедурама за случај опасности које су наведене у оперативном приручнику;
- (3) Авион који обавља летење на висинама изнад 10000 фита мора да буде снабдевен опремом која обезбеђује довољно и правилно снабдевање кисеоником.

(б) Захтеви за снабдевање кисеоником

- (1) *чланови летачке посаде* - сваки члан летачке посаде у пилотској кабини мора да буде снабдевен додатном количином кисеоника према Додатку 1. Ако су сви који у пилотској кабини снабдевени кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, са аспекта снабдевања кисеоником сматрају се члановима летачке посаде на дужности у пилотској кабини;
- (2) *чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници* - чланови кабинске посаде и путници мора да буду снабдевени додатном количином кисеоника према Додатку 1. Додатни чланови кабинске посаде, у односу на најмањи захтевани број чланова кабинске посаде и додатни чланови посаде сматрају се путницима.

JAR-OPS 1.780 Заштитна опрема за дисање посаде

(a) Авио-превозник не сме да користи авион чија је кабина под притиском или, након 1. априла 2000 године, авион чија кабина није под притиском, који има максималну сертификовану масу на полетању већу од 5700 кг, и са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 19:

- (1) ако авион није снабдевен опремом за заштиту очију, носа и уста за сваког члана летачке посаде на дужности у пилотској кабини и не може да обезбеди кисеоник за период не краћи од 15 минута. Снабдевање опреме за заштиту дисања може бити обезбеђена од додатне количине кисеоника коју захтева JAR-OPS 1.770(б)(1) или JAR-OPS 1.775(б)(1). Уз то, ако је број чланова летачке посаде већи од један а на лету нема кабинске посаде, тада у авиону мора да постоји преносива опрема за заштиту очију, носа и уста за једног члана летачке посаде и обезбеђен гас за дисање за време не краће од 15 минута; и

- (2) ако авион нема довољно преносне опреме да заштити очи, нос и уста за чланове кабинске посаде и да обезбеди гас за дисање за време не краће од 15 минута.
- (б) Преносива опрема за дисање предвиђена за летачку посаду, мора да буде прикладно смештена у пилотској кабини и лако доступна за тренутну употребу сваком члану летачке посаде на његову радном месту.
- (в) Преносива опрема за дисање предвиђена за кабинску посаду мора да буде постављена поред радног места сваког захтеваног члана кабинске посаде.
- (г) Додатна, лако доступна преносива опрема мора да буде обезбеђена и постављена поред преносивог уређаја за гашење пожара, захтеваног према JAR-OPS 1.790(в) и (г) осим ако је уређај за гашење пожара смештен унутар одељка за терет. Тада преносива опрема за дисање мора да буде постављена изван, али у близини улаза у одељак за терет.
- (д) Употреба преносиве опреме за дисање не сме да спречи комуникацију захтевану у JAR-OPS 1.685, JAR-OPS 1.690, JAR-OPS 1.810 и JAR-OPS 1.850.

JAR-OPS 1.785 Намерно остављено празно

JAR-OPS 1.790 Ручни апарати за гашење пожара (види AMC OPS 1.790)

Авио-превозник не сме да користи авион уколико ручни уређаји за гашење пожара нису обезбеђени за употребу у кабини, путничком и робном одељку и бифеу према следећем:

- (а) тип и количина средстава за гашење пожара мора да буде у складу са врстом пожара који би могао да се појави у одељцима у којима треба да се примене и, за одељке за лица, мора да минимизира опасност од концентрације отровних гасова;
- (б) најмање један ручни апарат за гашење пожара који садржи Halon 1211 (бромклародифлуорометан-CBrClF₂) или други одговарајући, као средство за гашење пожара мора да буде погодно постављен у пилотској кабини авиона, намењен за употребу летачкој посади;
- (в) најмање један ручни апарат за гашење пожара мора бити постављен, или брзо приступачан за употребу, у сваком бифеу која се не налази на главној путничкој кабини;
- (г) најмање један брзо доступан ручни апарат за гашење пожара мора да буде доступан за употребу у сваком робном одељку класе А или Б или у одељку за пртљак и у сваком одељку класе Е приступачан члановима посаде у лету; и
- (д) најмањи следећи број ручних апарата за гашење пожара мора да буде погодно постављен у путничком одељку(цима):

Највећи дозвољени 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

Ако се захтевају два или више апарата за гашење пожара, онда они мора да буду равномерно распоређени у путничком одељку;

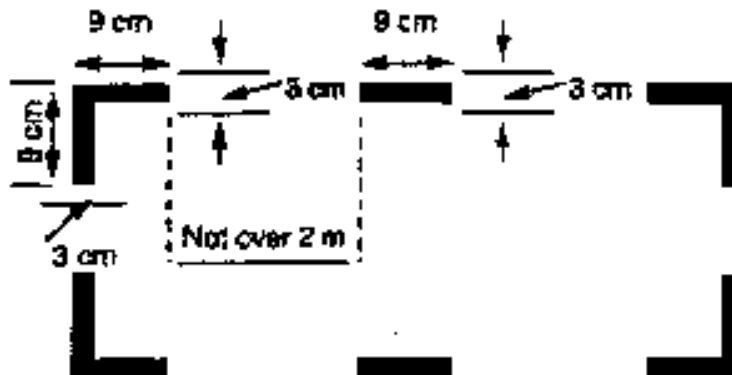
- (ђ) најмање један од захтеваних апарата за гашење пожара смештених у путничком одељку авиона са највећим дозвољеним бројем путничких седишта од 31 до 60, и најмање два апарата за гашење пожара смештена у путничкој кабини авиона за 61 и више путника мора да садржи Halon 1211 (бромоклородифлуорометан - CBrClF₂) или слично средство за гашење пожара.

JAR-OPS 1.795 Секире и полуге

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион који има максималну сертификовану масу на полетању већу од 5700 кг или са највећим одобреним бројем путничких седишта већим од 9 ако није опремљен најмање једном секиром или гвозденом полугом постављеном у пилотској кабини. Ако је највећи одобрени број путничких седишта већи од 200, онда мора да се дода још једна секира или гвоздена полука у близини задњег бифеа.
- (б) Секире или гвоздене полуге постављене у путничкој кабини не смеју да буду видљиве за путнике.

JAR-OPS 1.800 Означивање места за просецање кабине

Авио-превозник је дужан да обезбеди да одређена подручја трупа авиона, погодна у случају опасности за улазак спасилачке службе, буду сликовито означена. Ознака мора бити црвене или жуте боје, ако је потребно, ознака треба да се оивичи белом бојом као контраст подлози. Ако су угаоне ознаке удаљене више од 2 метра, спојне линије 9 x 3 цм морају да буду уметнуте тако да између суседних ознака не буде размак већи од 2 метра:



JAR-OPS 1.805 Средства за евакуацију у случају опасности

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион са путничким излазом у случају опасности:
- (1) чија је висина прага виша од 1.83 м (6 фита) изнад земље, када је авион на земљи и стајни трап извучен;
 - (2) ако би висина прага била виша од 1.83 м (6 фита) изнад земље после пада или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа и за који је захтев за прво издавање уверења о пловидбености предат 1. априла 2000 године или касније, уколико авион нема на располагању уређај или опрему на сваком излазу, према ставовима (1) или (2), који омогућује путницима и посади сигурно спуштање на земљу у случају опасности.
- (б) Таква опрема не мора да постоји на излазима преко крила ако је одређено место на авиону на коме завршава пут у случају опасности ниже од 1,83 метра (6 фита) изнад земље када авион стоји са извученим стајним трапом, а закрилца су у положају за полетање или слетање, зависно од тога који је положај на већој висини изнад земље.
- (в) За авионе код којих се захтева посебан излаз за случај опасности за летачку посаду и:
- (1) за које је најнижа тачка излаза за случај опасности виша од 1.83 метра (6 фита) изнад земље када авион стоји са извученим стајним трапом; или
 - (2) за које је је захтев за прво издавање уверења о пловидбености предат 1. априла 2000 године или касније, а он би био виши од 1.83 метра (6 фита) изнад земље после лома или неизвлачења једне или више ногу стајног трапа, тада мора да постоји уређај који омогућује свим члановима летачке посаде безбедно спуштање на земљу у случају опасности.

JAR OPS 1.810 Мегафони

(види АМС OPS 1.810)

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион са највећим одобреним бројем седишта већим од 60, у коме је један или више путника, уколико авион није опремљен преносивим мегафоном са батеријским напајањем лако приступачним за употребу у току евакуације у случају опасности, према следећој табели:

- (1) за сваку путничку кабину:

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

- (2) за авионе који имају више од путничку кабину у више нивоа, и у свим случајевима када је број путничких седишта већи од 60, потребан је најмање један мегафон.

JAR-OPS 1.815 Светло за случај опасности

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион који има највећи одобрени број седишта већи од 9 уколико није опремљен једним системом осветљења за случај опасности,

који има посебан извор напајања електричном енергијом, да олакша евакуацију из авиона. Систем светла за случај опасности мора да садржи:

- (1) у авионима који имају највећи одобрени број путничких седишта већи од деветнаест:
 - (i) изворе општег осветљења кабине;
 - (ii) унутрашње осветљење у нивоу пода у подручју излаза за случај опасности;
 - (iii) осветљење ознака излаза за случај опасности;
 - (iv) у авионима за које је захтев за издавање уверења о типу или сличног документа била поднета у држави чланици ЈАА пре 1. маја 1972 године, и када се лети ноћу, спољно осветљење на излазима за случај опасности на крилима, и на излазима на којима се захтева опрема за излазак путника;
 - (v) у авионима за које је захтев за издавање уверења о типу или сличног документа био поднет у држави чланици ЈАА 1. маја 1972 године или касније, и када се лети ноћу, спољно осветљење на свим излазима за случај опасности;
 - (vi) у авионима за које је уверење о типу било први пут издато у држави чланици ЈАА 1. јануара 1958 године или касније, систем обележавања путање за евакуацију у случају опасности на поду путничке кабине;
 - (2) у авионима који имају 19 седишта или мање, а који су одобрени су према JAR-23 или JAR- 25:
 - (i) изворе општег осветљења кабине;
 - (ii) унутрашње осветљење у подручју излаза за опасност;
 - (iii) осветљене излазе за случај опасности и ознаке за одређивање излаза;
 - (3) у авионима који имају 19 седишта или мање а нису одобрени према JAR-23 или JAR- 25, изворе општег осветљења кабине.
- (б) Након 1. априла 1998 године авио-превозник не сме ноћу да користи путнички авион који има 9 седишта или мање ако није опремљен извором општег осветљења кабине ради олакшавања евакуације путника из авиона. Систем може да има куполаста светла или друге изворе осветљења која се већ налазе у авиону, и који су способни да раде и након искључења авионске батерије.

JAR-OPS 1.820 Локатор места несреће
(види ACJ OPS 1.820)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион коме је први пут издато уверење о пловидбености на дан 1 јануара 2002 године или касније ако није опремљен аутоматским предајником одређивања места несреће способним да емитује сигнал на фреквенцијама 121.5 MHz и 406 MHz.
- (б) Авио-превозник не сме да користи авион на дан 1 јануара 2002 године и касније коме је први пут издато уверење о пловидбености пре 1 јануара 2002 године осим када је опремљен са било којим типом предајника за одређивање места несреће који може емитовати сигнал на фреквенцијама од 121.5 MHz и 406 MHz, осим за авионе који су

- опремљени пре 1 априла 2000 године са аутоматским предајником за одређивање места несреће који има могућност емитовања сигнала на 121.5 MHz али не и на 406 MHz, али се ти авиони могу користити најкасније до 31 децембра 2004 године.
- (в) Авио-превозник мора да обезбеди да сви предајници за одређивање места несреће буду способни да емитују сигнал на фреквенцијама за случај опасности прописанима у ИКАО Анексу 10 и да буду регистровани од стране службе за трагање и спасавање или друге овлашћене агенције.

JAR-OPS 1.825 Прслуци за спасавање
(види IEM OPS 1.825)

- (а) *Авиони за летове изнад копна* – авио-превозник не сме да користи авион:
- (1) кад лети изнад воде на удаљеностима већим од 50 наутичких миља од обале; или
 - (2) кад полеће или слеће на аеродром на коме је полетна или слетна путања изнад воде тако да у случају несреће авион мора да слети на воду,

уколико није опремљен прслуцима за спашавање са позиционим светлом за свако лице у авиону. Сваки прслук за спашавање мора да буде постављен на месту лако доступном са седишта или лежаја лица којем је намењен. Прслуци за спасавање деце до 2 године старости могу да буду замењени другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.

- (б) *Хидроавиони и амфибије* – авио-превозник не сме да користи хидроавион или амфибију на води ако није опремљен прслуцима за спасавање, на којима се налази позиционо светло, за свако лице у авиону. Сваки прслук за спашавање мора да буде лако доступан са сваког седишта или лежаја лица којем је намењен. Прслуци за спашавање за децу до две године старости могу бити замењени другим плутајућим средствима опремљеним позиционим светлима.

JAR-OPS 1.830 Чамци за спашавање и одашиљачи (ELT) за продужене летове изнад воде

- (а) За продужене летове изнад воде авио-превозник не сме да користи авион на удаљености од копна која омогућава принудно слетање, већој од оне која одговара:
- (1) 120 минута летења при брзини крстарења или 400 наутичких миља, према томе која је удаљеност мања, за авионе који су способни да наставе лет до аеродрома са отказом критичног мотора са било које тачке руте или планираног скретања са руте; или
 - (2) 30 минута при брзини крстарења или 100 наутичких миља, која удаљеност је мања, за све остале авионе, ако авион није опремљен опремом наведеном у ставовима (б) и (в).
- (б) Довољно чамаца за спасавање за сва лица у авиону - ако нема додатних чамаца довољног капацитета, тада број пловака и број места у чамцима мора да буде већи од номиналног капацитета чамаца да смести све путнике у случају губитка једног од чамаца највећег капацитета. Спасилачки чамци мора да буду опремљени:

- (1) светлом за означавање места преживелих; и
 - (2) опремом за спашавање укључујући и средства за преживљавање, примерено лету који се изводи (види AMC OPS 1.830(b)(2)). и
- (в) Најмање два предајника одређивања места несреће мора да буду способна за емитовање на фреквенцијама опасности прописанима у ИКАО Анексу 10, свеска V, поглавље 2 (види ACJ OPS 1.820).

JAR-OPS 1.835 Опрема за преживљавање
(види IEM OPS 1.835)

Авио-превозник не сме да користи авион изнад подручја у којима би трагање и спасавање било нарочито тешко, уколико авион није опремљен:

- (а) пиротехничком опремом за давање знакова упозорења, описаних у *ICAO* Анексу 2;
- (б) најмање једним предајником ELT који може да емитује на фреквенцијама прописаним у *ICAO* Анексу 10, свеска V, поглавље 2 (види ACJ OPS 1.820); и
- (в) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети узимајући у обзир број путника у авиону (види AMC OPS 1.835(c)), осим опреме која је наведена у ставу (в) не треба да се носи ако авион:
 - (1) остаје унутар удаљености од подручја у коме није тешка потрага и спашавање а одговара:
 - (i) 120 минута са отказом једног мотора при брзини крстарења за авионе који могу да наставе лет до аеродрома са отказом критичне погонске групе са било које тачке руте или планираног скретања са руте;
 - (ii) 30 минута при брзини крстарења за све остале авионе,
 - (2) за авионе одобрене према JAR-25 или другим одговарајућим документом, не веће удаљености од оне која одговара 90 минута лета при брзини крстарења од подручја погодног за принудно слетање.

JAR-OPS 1.840 Хидроавиони и амфибије - разна опрема

- (а) Авио-превозник не сме да користи хидроавион или амфибију на води ако нису опремљени:
 - (1) сидром за воду и осталом опремом потребном да се олакша пловидбу, сидрење и маневрисање авиона на води, која је прикладна величини, тежини и карактеристикама авиона;
 - (2) опремом која даје звучне сигнале прописане у међународним прописима за спречавање судара на мору, где је то применљиво.

Додатак 1 JAR-OPS 1.715

Уређаји за запис података о лету – Листа параметара који морају бити забележени

Табела А1:Авиони са максималном сертификованом масом на полетању преко 5700 кг

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада	10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
2	Висина по притиску	11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
3	Инструментална брзина	12	Статус риверса
4	Инструментални курс	13	Позиција спојлера на земљи и/или и положај ручице ваздушних кочница
5	Вертикално убрзање	14	Укупна или температура спољног ваздуха
6	Уздужни положај	15	Аутопилот, аутоотротл и мод AFCS-а и радни статус
7	Попречни положај	16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
8	Запис о притиску тастера за радио предају	17	Попречно убрзање
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини, ако је примењиво		

Табела А2:Авиони са максималном сертификованом масом на полетању од 5700 кг и мање

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада	10	Положај закрилаца и положај команде закрилаца
2	Висина по притиску	11	Положај предкрилаца и положај команди предкрилаца
3	Инструментална брзина	12	Статус риверса
4	Инструментални курс	13	Позиција спојлера на земљи и/или и положај ручице ваздушних кочница
5	Вертикално убрзање	14	Укупна или температура спољног ваздуха
6	Уздужни положај	15	Аутопилот, аутоотротл и мод AFCS-а и радни статус
7	Попречни положај	16	Уздужно убрзање (уздужна оса)
8	Запис о притиску тастера за радио предају	17	Попречно убрзање
9	Потисак/снага на сваком мотору и позиција ручице потиска/снаге у пилотској кабини, ако је примењиво		

Табела Б:Додатни параметри за авионе са максималном сертификованом масом на полетању преко 27000 кг

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина и/или положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)	26	Резервисано (препоручује се за DME даљину)
19	Положај уздужног тримера	27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа или положај на земљи/у ваздуху
20	Радио висина	28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
21	Вертикално одступање од путање понирања (ILS путања понирања или MLS висина)	29	Нападни угао
22	Хоризонтално одступање од путање правца (ILS линија или MLS азимут)	30	Упозорење ниског притиска (хидроуличних и пнеуматских система)
23	Прелет маркера	31	Брзина у односу на земљу
24	Упозорења	32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа
25	Резервисано (препоручује се за RNS фреквенције)		

Табела Ц: Авиони опремљени са електронским показивачима

Бр.	Бр.	Параметар
33	6	Подешавање барометраског 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 EFIS-а
42	15	Странице показивања више функционалног/моторског/упозоравајућег екрана

Додатак 1 JAR-OPS 1.720

Уређаји за запис података о лету – 2 - Листа параметара који морају бити забележени

Табела А: Авиони са максималном сертификованом масом на полетању преко 5700 кг

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	Запис о притиску тастера за радио предају - осим ако не постоји други начин синхронизације FDR-а и CVR-а
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/или и положај ручице ваздушних кочница
14	Укупна или температура спољног ваздуха
15a	Радни статус аутопилота
15b	Радни мод аутопилота, радни мод и статус аутоотргла и AFCS система

Табела Б: Додатни параметри за авионе са максималном сертификованом масом на полетању преко 27000 кг

Бр.	Параметар
16	Уздужно убрзање
17	Попречно убрзање
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина и/или 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	NAV 1 и NAV 2 селектована фреквенција
26	DME 1 и DME 2 даљина
27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
29	Нападни угао
30	Хидроулика, сваки систем (низак притисак)
31	Навигациони подаци
32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 JAR-OPS 1.725**Уређаји за запис података о лету – 3 - Листа параметара који морају бити забележени**

Табела А: Авиони са максималном сертификованом масом на полетању преко 5700 кг

Бр.	Параметар	Бр.	Параметар
1	Време, релативно време рада	4	Инструментални курс
2	Висина по притиску	5	Вертикално убрзање
3	Инструментална брзина		

Табела Б: Додатни параметри за авионе са максималном сертификованом масом на полетању преко 27000 кг

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 FDR-а и CVR-а	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	NAV 1 и NAV 2 селектована фреквенција
13	Позиција спојлера на земљи и/или и положај ручице ваздушних кочница	26	DME 1 и DME 2 даљина
14	Укупна или температура спољног ваздуха	27	Положај сигурносног прекидача стајног трапа
15а	Радни статус аутопилота	28	Систем упозорења на опасно приближавање земљи
15б	Радни мод аутопилота, радни мод и статус аутогтротла и AFCS система	29	Нападни угао
16	Уздужно убрзање	30	Хидроулика, сваки систем (низак притисак)
17	Попречно убрзање	31	Навигациони подаци (географска ширина, дужина, брзина у односу на земљу)
18	Примарне контроле лета – положаји командних површина и/или положај пилотских команди (пропињање, ваљање и скретање)	32	Положај стајног трапа или положај ручице стајног трапа

Додатак 1 JAR-OPS 1.770**Кисеоник - Минимални захтеви за додатни кисеоник за авионе са кабином под притиском (Напомена 1)**

(a)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Све који седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета у току кога висина по притиску кабине прелази 13000 фита и укупно време лета току кога висина по притиску кабине прелази 10000 фита али не прелази 13000 фита након првих 30 минута на тој висини, али у сваком случају не мање од: (i) 30 минута за авионе сертификоване да лете на висинама које не прелазе 25000 фита (Напомена 2) (ii) 2 сата за авионе сертификоване да лете на висинама већим од 25000 фита (Напомена 3)
2. Све захтеване чланове кабинске посаде	Укупно време лета у току кога висина по притиску кабине прелази 13000 фита али не мање од 30 минута (Напомена 2), и укупно време лета току кога висина по притиску кабине прелази 10000 фита али не прелази 13000 фита након првих 30 минута на тој висини
3. 100% путника (Напомена 5)	Укупно време лета у току кога висина по притиску кабине прелази 15000 фита али ни у једном случају не мање од 10 минута. (Напомена 4)
4. 30% путника (Напомена 5)	Укупно време лета у току кога висина по притиску кабине прелази 14000 фита али не прелази 15000 фита.
5. 10% путника (Напомена 5)	Укупно време лета у току кога висина по притиску кабине прелази 10000 фита али не али не прелази 14000 фита након првих 30 минута на тој висини.

Напомена 1: Обезбеђено снабдевање мора да узме у обзир висину по притиску у кабини и профил спуштања на руту о којој се ради.

Напомена 2: Захтевано минимално снабдевање је она количина потребног кисеоника за сталну брзину понирања са максималне дозвољене висине лета авиона на 10000 фита у 10 минута и након тога лет у трајању од 20 минута на висини од 10000 фита.

Напомена 3: Захтевано минимално снабдевање је она количина кисеоника потребна за сталну брзину понирања са максималне дозвољене висине лета авиона на 10000 фита у времену од 10 минута и након тога лет на висини од 10000 фита у трајању од 110 минута. Захтевани кисеоник према JAR-OPS 1.780(a)(1) може да буде укључен у одређивању потребног снабдевања.

Напомена 4: Захтевано минимално снабдевање је она количина кисеоника потребна за константну брзину понирања са максималне дозвољене висине лета на 15000 фита у трајању од 10 минута.

Напомена 5: У смислу ове табеле, »путници« значе путнике који се стварно налазе у авиону, укључујући и децу.

Додатак 1 JAR-OPS-у 1.775**Додатна количина кисеоника за авионе чије кабине нису под притиском**

(a)	(б)
СНАБДЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА КАБИНЕ
1. Све који седе у пилотској кабини на својим радним местима	Укупно време лета на висини изнад 10000 фита.
2. Све захтеване чланове кабинске посаде	Укупно време лета на висини изнад 13000 фита и за сваки период дужи од 30 минута на висини изнад 10000 фита, али не изнад 13000 фита.
3. 100% путника (види напомену)	Укупно време лета на висини изнад 13000 фита
4. 10% путника (види напомену)	Укупно време лета након 30 минута на висини већој 10000 фита, али не изнад 13000 фита.

Напомена: У смислу ове табеле »путници« означавају стваран број путника у авиону укључујући и децу млађу од 2 године.

ОДЕЉАК Л – КОМУНИКАЦИЈСКА И НАВИГАЦИЈСКА ОПРЕМА

JAR OPS 1.845 Општи увод

(види IEM OPS 1.845)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да лет не започне уколико комуникациона и навигациона опрема, која се захтева овоим одељком, није:
- (1) одобрена и уграђена у складу с захтевима који се на њу односе, укључујући минимални стандард за перформансе као и оперативне и захтеве пловидбености;
 - (2) уграђена тако да отказ или квар било ког склопа који је потребан за комуникацију или навигацију, или за обоје, неће имати за поседицу квар другог склопа потребног за комуникацију или навигацију;
 - (3) у оперативном стању за врсту лета који треба да се обави, осим како је то предвиђено у МЕЛ листи (види JAR-OPS 1.030); и
 - (4) размештена тако да ако ће је користити један члан летачке посаде у току лета, са свог радног места, иста мора бити лако и брзо употребљива са његовог радног места. Ако је потребно да поједини део опреме употребљава више чланова летачке посаде, тада исти мора бити постављен тако да се може лако употребљавати с било којег радног места са којег се захтева употреба наведне опреме.
- (б) Минимални стандард функционисања комуникационе и навигационе опреме је прописан у Заједничким упутствима за техничке стандарде (JTSO) како је то наведено у JAR-TSO, уколико пловидбеним и оперативним прописима нису прописани други стандарди. Комуникациона и навигациона опрема која је усаглашена са другачијим стандардима функционисања од JTSO на дан примене JAR-OPS може да остане у употреби или уграђена осим ако додатни захтеви нису прописани у овом одељку. Већ одобрена, комуникациона и навигациона опрема не мора да задовољава измењен JTSO или друге измењене спецификације које нису JTSO, уколико нису прописани ретроактивни захтеви.

JAR OPS 1.850 Радио-опрема

- (a) Авио-превозник не сме користити авион ако није опремљен захтеваном радио опремом неопходном за врсту лета који обавља.
- (б) Када се овим одељком захтевају два независна (потпуна и одвојена) радио система, онда сваки систем мора имати независну антенску инсталацију, осим кад се користи строго бежична антена или други једнако поуздан антенски систем. У том случају потребна је само једна антена.
- (в) Радио-комуникациона опрема која мора да задовољи захтеве става (а) горе, мора такође да омогући комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 MHz.

JAR OPS 1.855 Панел са аудио селектором

Авио-превозник не сме користити авион у IFR условима уколико није опремљен панелом са аудио селектором који је приступачан сваком захтеваном члану летачке посаде.

JAR OPS 1.860 Радио-опрема за летове у VFR условима на рутама по којима се лети према видљивим ознакама на земљи

Авио-превозник не сме да користи авион у VFR условима на рутама по којима може да се лети према видљивим ознакама на земљи уколико авион није опремљен неопходном радио комуникационом опремом, а која је неопходно да испуни следеће захтеве при нормалним околностима летења:

- (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 намерава да се лети; и
- (в) прима метеоролошке податке;

JAR OPS 1.865 Опрема за комуникацију и навигацију у IFR или VFR условима дуж рута на којима се не лети према видљивим ознакама на земљи

- (a) Авио-превозник не сме користити авион у IFR или VFR условима на рутама на којима не може да се лети према видљивим ознакама на земљи ако није опремљен радио опремом (комуникационом и SSR одзив) у складу са захтевима службе контроле летења у подручјима летења.
- (б) *Радиоопрема* – авио-превозник мора обезбедити да радио-опрема садржи најмање следеће:

- (1) два независна радио-комуникациона система потребна, у нормалним околностима, за везу с одговарајућим земаљским станицама из сваке тачке на рути, укључујући скретања са руте; и
- (2) опрему SSR одзива према захтеву руте на којој се лети.

- (в) *Навигациона опрема.* Авио-превозник је дужан да обезбеди да радио-опрема

- (1) садржи најмање следеће:

- (i) један пријемни систем VOR, један ADF систем и један DME, осим када није потребно да буде уграђен ADF систем, обезбеђујући при томе да се у свим фазама планираног лета не захтева употреба ADF система (види ACJ OPS 1.865(c)(1)(i));
- (ii) један ILS или MLS где је ILS или MLS потребан за навигацију у прилазу;
- (iii) један систем за пријем сигнала радио маркера који се захтева за навигацију у прилазу;
- (iv) један систем за просторну навигацију када се такав систем захтева за руте на којима се лети;
- (v) један додатни DME систем на свакој рути, или на делу те руте, где се навигација заснива само на DME сигналима;
- (vi) један додатни VOR пријемни систем на свакој рути, или на делу те руте, где се навигација заснива само на VOR сигналима;
- (vii) један додатни ADF пријемни систем на свакој рути, или на делу те руте, где се навигација заснива само на NDB сигналима; или

- (2) задовољава врсту захтеваних навигационих перформанси (*RNP*) за лет у одређеном ваздушном простору (видети такође ACJ OPS 1.243)
- (г) Авио-превозник може да користи авион који није опремљен *ADF* системом или са навигационом опремом наведеном у ставу (в)(1)(vi) и/или (в)(1)(vii) горе, под условом да је авион опремљен алтернативном опремом одобреном од ваздухопловних власти, за руту на којој се лети. Поузданост и тачност алтернативне опреме мора да омогући сигурно летење на планираној рути.
- (д) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су *VHF* комуникациона опрема, *ILS* и *VOR* пријемници уграђени у авион за употребу у *IFR* условима лета такве врсте која је одобрена и која је у складу са стандардима функционисања за заштиту од *FM* сметњи (види ACJ OPS 1.865(e)).

JAR OPS 1.866 Опрема за одзив - Транспондер

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион уколико исти није опремљен следећим:
- (1) *SSR* одизом- транспондером за извештавање о висини по притиску, и
 - (2) било који другим *SSR* одзивом - транспондером који одговара захтевима за руту на којој врши летење.

JAR OPS 1.870 Додатна навигациона опрема за операције у MNPS ваздушном простору

(види ACJ OPS 1.870)

- (а) Авио-превозник не сме да користи авион у *MNPS* ваздушном простору ако исти није опремљен навигационом опремом која задовољава минималне захтеве навигационих перформанси прописаних у ИКАО документу 7030 у облику додатних регионалних поступака.
- (б) Навигациона опрема, која се захтева овим чланом, мора да буде видљива и употребљива за сваког пилота који седи на свом радном месту.
- (в) За летење без ограничења у *MNPS* ваздушном простору, авион мора бити опремљен са два независна навигациона система за летење на дугим линијама (*LRNS*).
- (г) За летове у ваздушном простору *MNPS* по посебним објављеним рутама авион мора бити опремљен једним навигационим системом за летење на дугим линијама (*LRNS*), ако другачије није прописано.

JAR OPS 1.872 Опрема за лет у одређеном ваздушном простору са смањеним минимумом вертикалног раздвајања (RVSM)

(види *JAA Administrative and Guidance Material, Section 1, Part 3, Leaflet 6*)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су авиони који лете у *RVSM* ваздушном простору опремљени следећим:
- (1) два независна система за мерење висине;
 - (2) системом за упозорење о висини;
 - (3) аутоматским системом за контролу висине; и
 - (4) *SSR* одзивом - транспондером са системом за извештавање о висини који може бити везан на систем за мерење висине у циљу одржавања висине.

ОДЕЉАК М – ОДРЖАВАЊЕ АВИОНА

JAR-OPS 1.875 Опште

- (a) Авио-превозник не сме да користи авион ако га не одржава и предаје на употребу одговарајућа организација која је одобрена/прихваћена у складу са Уредбом Европске комисије (ЕС) број 2042/2003, Део 145, осим за претполетне прегледе за које није неопходно да обавља организација сертифицивана сходно делу-145.
- (б) Зхатеви сталне пловидбености авиона морају бити усаглашени са утврђеним оперативним спецификацијама авио-превозника наведеним у JAR-OPS 1.180 као и оним које су дефинисане Уредбом Европске комисије (ЕС) број 2042/2003, део М.

Преостали део овог одељка је повучен због примене Уредбе Европске комисије (ЕС) број 2042/2003, део М.

ОДЕЉАК Н – ЛЕТАЧКА ПОСАДА

JAR-OPS 1.940 Састав летачке посаде (видети Додатке 1 и 2 у JAR-OPS 1.940)

- (a) Авио-превозник дужан да обезбеди:
 - (1) да је састав и број чланова летачке посаде, на предвиђеним местима за посаду, у сагласности, и не мањи од минималног броја одређеног у летачком приручнику авиона (AFM);
 - (2) да летачка посада укључује додатне чланове летачке посаде, када то захтева врста лета, а при томе њихов број није мањи од броја наведеног у оперативном приручнику;
 - (3) да сви чланови летачке посаде поседују одговарајућу важећу дозволу прихватљиву за ваздухопловне власти и да су одговарајуће оспособљени и способни за обављање дужности које су им додељене;
 - (4) процедуре, прихватљиве за ваздухопловне власти, којима се спречава заједничко планирање чланова летачке посаде без искуства (видети AMC OPS 1.940(a)(4));
 - (5) да је један пилот међу члановима летачке посаде, оспособљен за вођу ваздухоплова, у складу са захтевима који уређују издавање дозвола летачком особљу, именован за вођу ваздухоплова који може да повери извођење лета другом одговарајуће квалификованом пилоту; и
 - (6) да када је летачким приручником авиона захтеван посебан оператор система, летачка посада укључује једног члана који поседује дозволу инжењера лета или је то одговарајуће оспособљен члан летачке посаде и који је прихватљив за ваздухопловне власти;
 - (7) да приликом запошљавања чланова летачке посаде, који раде самостално и/или раде хонорарно односно по основи делимичног радног времена, сви захтеви одељка Н буду задовољени. У вези са тим, нарочита пажња мора се посветити укупном броју типова или варијанти авиона којим члан летачке посаде може да лети у циљу обављања јавног авио-транспорта, а то мора да буде у оквиру одредби прописаних у JAR-OPS 1.980 и JAR-OPS 1.981, укључујући и када је

ангажован од стране другог авио-превозника. За чланове посаде који раде за авио-превозника као вође ваздухоплова, иницијална обука за управљање радом посаде (CRM) авио-превозника мора бити завршена пре него што се отпочне са обављањем линијског саобраћаја без надзора. Међутим, за чланове посаде који за авио-превозника раде као вође ваздухоплова након 1. априла 2002. године, иницијална обука за управљање радом посаде (CRM) мора бити завршена пре него што се отпочне са обављањем линијског саобраћаја без надзора, осим ако члан посаде није претходно завршио иницијалу обуку за управљање радом посаде (CRM) авио-превозника.

- (б) *Минималан број чланова летачке посаде неопходан за IFR летове или ноћно летење.* За инструментално летење или ноћно летење, авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да се у свим турбоелисним авионима, са највећим одобреним бројем путничких седишта од 9 и више, и за све турбомлазне авионе, летачка посада састоји од најмање два пилота; или
 - (2) да свим осталим авионима, који нису обухваћени ставом (б)(1) горе, може да управља само један пилот, под условом да су испуњени захтеви из Додатка 2 JAR-OPS 1.940. Уколико захтеви Додатка 2 нису испуњени, минималну летачку посаду мора чинити најмање два пилота.

JAR-OPS 1.943 Иницијална обука за управљање радом посаде (CRM) авио-превозника

(видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945 (a)(9)/1.955 (b)(6)/1.965 (e))

(видети ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945 (a)(9)/ 1.955 (b)(6)/ 1.965 (e))

- (a) Када члан летачке посаде није претходно завршио иницијалну обуку за управљање радом посаде (CRM) организовану од стране авио-превозника (било да је нови или постојећи запослени у питању), онда је авио-превозник дужан да обезбеди да тај члан летачке посаде заврши иницијалну обуку за CRM. Ново-запослени морају завршити иницијалну организовану од стране авио-превозника за CRM у току прве године по почетку рада за тог авио-превозника. Летачка посада која је већ ради као летачка посада у јавном авио-транспорту и која није претходно завршила CRM обуку, мора завршити иницијалну обуку за CRM, коју организује авио-превозник, до 1. априла 2002. године.
- (б) Ако члан летачке посаде није претходно прошао обуку из Људског фактора, у том случају мора да заврши теоријски курс који је заснован на програму људских могућности и ограничења за ATPL (видети примењиве захтеве за издавање дозвола летачком особљу) пре него што заврши иницијалну обуку за CRM у организацији авио-превозника, или да га комбинује са обуком за CRM у организацији авио-превозника.
- (в) Иницијалну обуку за CRM се мора спроводити са најмање једним инструктором за CRM, прихватљивим за ваздуховловне власти, коме могу помагати стручњаци из одређених области како би покрили посебне области. (видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945 (a)(9)/1.955 (b)(6)/1.965 (e))
- (г) Иницијалну обуку за CRM се обавља у скалду са програмом курса који је саставни део оперативног приручника.

JAR-OPS 1.945 Прелазна обука и провера

(види Додатак 1 JAR-OPS 1.945)

(види AMC OPS 1.945),
(види IEM OPS 1.945),
(види ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e))
(види ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e))
(види JAR FCL 1.261 (c)(2))
(види AMC FCL 1.261 (c)(2))

(a) Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (1) да је сваки члан летачке посаде завршио обуку овлашћења за тип авиона која задовољава захтеве примењиве за издавање летачке дозволе када прелази са једног типа авиона на други тип односно класу виона, за који се захтева да поседује ново овлашћење за тип или класу авиона;
 - (2) да је члан летачке посаде завршио прелазну обуку коју је дефинисао авио-превозник пре него што отпочне обављање линијског саобраћаја, без надзора:
 - (i) када прелази на авион за који је потребно ново овлашћење за тип или класу; или
 - (ii) када мења авио-превозника за кога лети;
 - (3) да прелазну обуку изводи одговарајуће оспособљено особље у складу са детаљно одређеним садржајем обуке наведеним у оперативном приручнику. Авио-превозник је дужан да обезбеди да особље, које укључује одређене елементе CRM-а у обуку при промени типа авиона или промене авио-превозника, буде оспособљено на одговарајући начин;
 - (4) да обим прелазне обуке, дефинисане од стране авио-превозника, буде одређен након увида у претходну обуку члана летачке посаде која је забележена у његовим записима о обуци, како је прописано JAR-OPS 1.985;
 - (5) да минимални прописани услови оспособљености као и неопходно искуство чланова летачке посаде неопходни да би похађали прелазну обуку буду утврђени у оперативном приручнику.
 - (6) да сваки члан летачке посаде обави провере као што се захтева JAR-OPS 1.965(б) као и обуку и провере одређене JAR-OPS 1.965(г) пре започињања линијског летења под надзором;
 - (7) да се након завршетка линијског летења под надзором спроведе проверу, како је одређено у JAR-OPS 1.965(в);
 - (8) када започне прелазну обуку, члан летачке посаде не обавља летачке дужности на другом типу или класи док се обука не заврши или прекине;
 - (9) да је обука за управљање радом посаде (CRM) укључена у прелазну авио-превозника (видети ACJ OPS (AMC) 1.943 / 1.945(a)(9) / 1.955(б)(6) / 1.965(e) и ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945(a)(9) / 1.955(б)(6)/1.965(e)) и AMC OPS 1.945(a)(9) и IEM OPS 1.945(a)(9).
- (б) У случају промене типа или класе авиона, провера захтевана JAR-OPS 1.965(б) може да буде комбинована са провером способности за овлашћење за тип или класу, а према важећим захтевима за издавање летачких дозвола.
- (в) Компанијска прелазна обука и обука за овлашћење за нови тип или класу, неопходно за издавање летачких дозвола може бити комбинована.
- (г) Пилот који похађа обуку за тип без налета (ZFTT курс) мора:

- (1) почети линијско летење под надзором што је пре могуће у року од 21 дана након завршене провере способности.
Уколико линијско летење под надзором није започето у року од 21 дана, авио-превозник је дужан да обезбеди одговарајућу обуку прихватљиву за ваздухопловне власти.
- (2) обавити 6 полетања и слетања који се захтевају додатком 1 JAR-FCL 1.261 (ц) (2) на симулатору летења који је оспособљен у складу са JAR-STD и који има употребну дозволу издату од стране ваздухопловних власти и то у року од 21 дана након завршене провере способности.
Час који се спрови у симулатору мора водити овлашћени инструктор за летење на типу авиона (TRI(A)) који седи на пилотском седишту.
Број полетања и слетања може се смањити када је тако препоручено од стране *Joint Operational Evaluation Board (JOEB)* и одобрено од стране ваздухопловних власти.
Ако се ова полетања и слетања не обаве у периоду од 21 дан, авио-превозник је дужан да обезбеди обуку освежења знања, прихватљиву за ваздухопловне власти.
- (3) да обави првих четири полетања и слетања у току линијског летења под надзором под надзором инструктора за летење на типу авиона (TRI(A)) који се налази на пилотском седишту.
Број полетања и слетања може се смањити када је тако препоручено од стране *Joint Operational Evaluation Board (JOEB)* и одобрено од стране ваздухопловних власти.

JAR-OPS 1.950 Диференцијална обука и обука упознавања

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде заврши:
 - (1) диференцијалну обуку, која захтева додатно знање и обучавање на одговарајућем уређају за обуку или на авиону:
 - (i) када лети на другој варијанти истог типа авиона или другом типу авиона исте класе на којем тренутно лети; или
 - (ii) при промени опреме и/или поступака на типовима или варијантама на којима тренутно лети;
 - (2) обуку упознавања која захтева стицање додатног знања:
 - (i) када лети на другом авиону истог типа; или
 - (ii) при промени опреме и/или поступака на типовима или варијантама на којима тренутно лети.
- (б) Авио-превозник је дужан да наведе у оперативном приручнику када се захтева диференцијална обука или обука упознавања.

JAR-OPS 1.955 Именовање вође ваздухоплова

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да за унапређење другог пилота у вођу ваздухоплова и за оне који се долазе као вође ваздухоплова:

- (1) минимални ниво искуства, прихватљив за надлежни орган, буде дефинисан у оперативном приручнику;
 - (2) да за летове са вишечланом посадом пилот заврши одговарајућу обуку за вођу ваздухоплова.
- (б) Обука за вођу ваздухоплова која се захтева ставом (а)(2) горе, мора да буде дефинисана у оперативном приручнику и да садржи најмање следеће:
- (1) обуку на вештачким уређајима за обуку (укључујући обуку у линијском летењу) као и/или обуку у лету
 - (2) компанијску проверу стручности као вође ваздухоплова;
 - (3) одговорности вође ваздухоплова;
 - (4) обуку на линијама у функцији вође ваздухоплова под надзором. Најмање десет сектора се захтева за пилоте који су већ оспособљени за одређени тип авиона;
 - (5) завршена провера за вођу ваздухоплова на линији, као што је прописано у JAR-OPS 1.965(в) и оспособљеност за аеродроме и руте као што је прописано у JAR-OPS 1.975;
 - (6) елементе управљања радом посаде (CRM) (видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(а)(9)/1.955(б)(6)/1.965(е) и ACJ OPS (IEM) 1.943/ 1.945(а)(9) /1.955(б)(6)/1.965(е)).

JAR-OPS 1.960 Вође ваздухоплова који поседују дозволу професионалног пилота авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да ималац дозволе професионалног пилота (CPL) не лети као вођа ваздухоплова који је сертифициван у летачком приручнику авиона као авион за летење са једним пилотом, осим:
 - (i) када пилот има најмање 500 сати укупног времена летења авионом или има важеће овлашћење за инструментално летење, а када врши превоз путника по правилима визуелног летења (VFR) ван круга чији је полупречник од 50 nm од аеродрома полетања; или
 - (ii) када управља вишемоторним авионом по правилима инструменталног летења (IFR), пилот има најмање 700 сати укупног летења авионом, од тога 400 сати као пилот коме је додељено извођење лета (у складу са захтевима за издавање летачких дозвола), од којих 100 сати по IFR укључујући 40 сати управљања вишемоторним авионом. 400 сати летења као пилот коме је додељено ивршење лета може да се замени сатима рада као други пилот, тако што да су два сата летења као други пилот једнака једном сату летења као пилот које додељено извршење лета под условом да су ти сати остварени у оквиру установљеног система вишечлане пилотске посаде који је прописан у оперативном приручнику;
 - (2) додатно ставу (а)(1)(ii) изнад, када лети по IFR правилима као једини пилот у посади, морају да буду задовољени захтеви прописани у додатку 2 JAR.OPS 1.940; и

- (3) пре него што пилот почне летети као вођа ваздухоплова на летовима са вишечланом посадом, поред одредби из става (а)(1) горе, пилот мора предходно завршити обуку за вођу ваздухоплова која је прописана у JAR-OPS-у 1.955(а)(2).

JAR-OPS 1.965 Периодична обука и провера

(видети Додатке 1 и 2 JAR-OPS 1.965)

(видети AMC OPS 1.965)

(видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(а)(9)/1.955(б)(6)/1.965(е))

(видети ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945(а)(9)/1.955(б)(6)/1.965(е))

(видети IEM OPS 1.965)

(а) *Опште* - Авио-превозник мора обезбедити:

- (1) да сваки члан летачке посаде обави периодичну обуку и проверу, која мора бити одговарајућа за тип или варијанту авиона на којем члан летачке посаде лети;
- (2) да програм периодичне обуке и провере буде утврђен у оперативном приручнику и одобрен од стране ваздухопловних власти;
- (3) да периодичну обуку спроводи следеће особље:

- (i) *обука на земљи и освежење* – одговарајуће оспособљено особље;
- (ii) *обука на авиону/вештачком уређају за обуку* – инструктор за тип авиона (TRI), инструктор за класу авиона (CFI) или, у случају да обука врши на вештачком уређају за обуку, инструктор за обуку на вештачким уређајима за обуку (SFI), под условом су сви наведени инструктори испуњавају захтеве авио-превозника када је реч о искуству и знању довољних за спровођење делова обуке наведене у додатку 1 JAR-OPS 1.965(а)(1)(i)(A) и (Б),
- (iii) *обука за руковање опремом за ванредну ситуацију и сигурносот* – одговарајуће оспособљено особље; и
- (iv) *обуку за управљање радом посадом (CRM)*;
- (A) увођење елемената *CRM-а* у све фазе периодичне обуке – од стране целокупног особља које спроводи обуку. Авио-превозник је дужан да обезбеди да комплетно особље које обавља периодичну обуку буде одговарајуће оспособљено како би могло уграђивати елементе *CRM-а* у ову обуку
- (Б) Обука *CRM-а* по мпдулима - барем један *CRM* инструктор, прихварљив за ваздухопловне власти (Види ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(а)(9)/1.955(б)(6)/1.965(е)) коме могу асистирати стручњаци како би покрили одређена поглавља.

(4) Периодичне провере спроводи следеће особље:

- (i) *проверу стручности у оквиру авио-превозника* - испитивач овлашћен за тип (TRE), класу (CRE) или, ако се провера изводи на вештачком уређају за обуку TRE, CRE или испитивач на вештачком уређају за обуку (SFE), који су обучени у погледу *CRM-а*;

- (ii) *линијске провере* – одговарајуће обучене вође ваздухоплова које именује авио-превозник и који су прихватљиви за ваздухопловне власти;
- (iii) *проверу руковања опремом у случају ванредне ситуације и сигурносном опремом* - одговарајуће квалификовано особље.

(б) *Авио-превозникова провера стручности:*

(1) Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (i) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности коју спроводи авио-превозника, како би показао своју способност у извођењу нормалних, абнормалних поступака и поступака у случају ванредних ситуација;
- (ii) да ако се од члана летачке посаде захтева да обави летење по IFR-у, провера буде изведена без спољне визуелне референце;
- (iii) да сваки члан летачке посаде обави проверу стручности као део нормални саставни део летачке посаде;

(2) рок важности провере стручности коју спроводи авио-превозника је шест календарских месеци, додатих на преостали део месеца издавања. Ако је издата током 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 спроведене од стране авио-превозника.

(в) *Линијска провера*- авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обави линијску проверу на авиону у циљу приказивања способности у извођењу нормалних поступака при лету на линији, а које су описане у оперативном приручнику авио-превозника. Период 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. (Види АМС OPS 1.965(c)).

(г) *Обука и провера руковања опремом у случају ванредне ситуације као и сигурносном опремом* – авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обави обуку и проверу која за предмет има познавање положаја и употреба целокупне опреме за случај ванредне ситуације као и сигурносне опреме која се налази у авиону. Рок важности ове 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 случај ванредне ситуације као и сигурносном опремом, рок важности продужиће се од датума издавања до дванаест календарских месеци од датума истека претходне провере. (Види АМС OPS 1.965(d)).

(д) *Управљање радом посадом.* Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (1) да су елементи управљања рада посадом укључени у све одговарајуће фазе периодичне обуке, и

- (2) сваки члан летачке посаде прође кроз модуларну обуку управљања радом посаде. Сви главни теме обуке за управљање радом посаде морају бити покривене у периоду који не прелази 3 године.
- (ђ) *Обука на земљи и освежење знања* - авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде обави обуку на земљи и освежење знања најмање једном у 12 календарских месеци. Ако је обука изведена током 3 календарска месеца пре истека периода од 12 календарских месеци, следећа обука на земљи и освежење знања мора да буде завршено у року од 12 календарских месеци од првобитног датума истека претходне обуке на земљи и освежења знања.
- (е) *Обука на авиону/вештачком уређају за обуку* - авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде прође обуку на авиону/вештачком уређају за обуку најмање на сваких дванаест календарских месеци. Ако је обука изведена током три календарска месеца пре истека периода од дванаест календарских месеци, следећа обука на авиону/вештачком уређају за обуку мора да буде завршена у току дванаест календарских месеци од првобитног датума истека претходне обуке на авиону/вештачком уређају за обуку.

JAR-OPS 1.968 Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта
(видети Додатак 1 JAR-OPS 1.968)

- (а) авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (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 прихватљив за ваздухопловне власти.

JAR-OPS 1.970 Скорашње искуство

- (а) авио-превозник је дужан да обезбеди да:
- (1) пилот не може да лети као саставни део минималне сертификоване посаде, ни као пилот који лети нити као пилот који не лети ако у претходних 90 дана није обавио најмање три полетања и три слетања као пилот који управља авионом или на симулатору лета истог типа/класе; и
- (2) Пилот који нема важеће овлашћење за инструментално летење не може управљати авионом ноћу као вођа ваздухоплова осим ако није обавио барем једно слетање ноћу у предходних 90 дана као пилот који управља авионом или на симулатору летења за исти тип/класу.
- (б) Период од 90 дана прописан у ставу (а)(1) и (2) може да буде продужен на највише 120 дана летењем на линији под надзором инструктора за тип авиона или испитивача. За период преко 120 дана захтев за скорашње искуство је испуњен летом за обуку или употребом симулатора лета за авион истог типа.

JAR-OPS 1.975 Оспособљеност за аеродроме и руте
(види AMC OPS 1.975)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да, пре него што је одреди пилота за вођу ваздухоплова или за пилота којем вођа ваздухоплова може препусти управљање летом, мора да стекне одговарајуће знање о линији на којој треба да лети и о аеродромима (укључујући алтернативне), уређајима и поступцима које треба да користи.
- (б) Период важности квалификације за руте и аеродроме је дванаест календарских месеци уз додатни преостали део:
 - (1) месеца стицања обучености; или
 - (2) месеца последњег лета на одређеној рути или на аеродром.
- (в) Оспособљеност за руте и аеродроме може да се обнови летењем на одређеној рути или аеродром у току периода важности прописаног у ставу (б) изнад.
- (г) Ако се важност обнови током последња три календарска месеца важности претходне квалификације за руте и аеродроме, период важности ће се продужити од датума истека претходне оспособљености за руте и аеродроме.

JAR-OPS 1.978 Алтернативна обука и програм обучености (АТQP)
(види додатак 1 JAR OPS 1.978)
(види ACJ OPS 1.978)

- (a) Авио-превозник, након две године обављања летња, може заменити захтеве обуке и провере наведене у додатку 1 JAR OPS 1.978(a) са алтернативном обуком и програмом обучености (АТQP) који је одобрен од ваздухопловних власти. Захтев који се односи на двогодишње летење без прекида може бити скраћено по дискреционм праву ваздухопловних власти.
- (б) *АТQP* мора садржати обуку и проверу која обезбеђује и одржава ниво показане стручности који није мањи од нивоа стручности постигнутог применом одредби JAR-OPS 1.945, 1.965 и 1.970. Стандард обуке летачке посаде као и оспособљеност мора бити дефинисано преувођења *АТQP*, при чему ти стандарди морају бити јасно наведени.
- (в) Авио-превозник који подноси захтев за одобрење АТQP мора обезбедити ваздухопловним властима план имплементације у складу са параграфом (с) додатка 1 JAR OPS 1.978.
- (г) Као додатак проверама које се захтевају JAR OPS 1.965 и 1.970, авио-превозник мора обезбедити да сваки члан посаде обави линијски опрјентисану процену (LOE).
 - (1) LOE треба да се спроведе у симолатору лета или може бити прузет од неке друге АТQP обуке,
 - (2) Рок важности LOE је дванаест календарских месеци, додатих на преостали део месеца издавања. Ако се издаје током последња три календарска месеца важности претходне LOE, рок важности продужиће се од датума издавања до дванаест календарских месеци од датума истека претходне провере.
- (д) Након 2 године летења са одобреном АТQP обуком, авио-превозник може, уз одорење ваздухопловних власти, да продужи рок важности JAR OPS 1.965 и 1.970, као што следи:

- (1) Провера стручности коју спроводи авио-превозник – 12 месеци , додатих на протекли део месеца издавања. Ако се издаје током последња три календарска месеца важности претходне провере стручности коју спроводи авио-превозник, рок важности продужиће се од датума издавања до дванаест календарских месеци од датума истека претходне провере стручности.
- (2) Линијска провера – 24 месеца, додатих на преостали део месеца издавања. Ако се издаје током последњих шест календарских месеци важности претходне линијске провере, рок важности продужиће се од датума издавања до 24 календарска месеца од датума истека претходне линијске провере. Линијска провера може бити комбинована са LOQE, уз одобрење ваздухопловних власти.
- (3) Провера руковања опремом у случају ванредне ситуације као и сигурносном опремом – 24 месеца, додатих на преостали део месеца издавања. Ако се издаје током последњих шест календарских месеци важности претходне провере, рок важности продужиће се од датума издавања до 24 календарска месеца од датума истека претходне провере.

(ђ) За ATQP је одговоран прихваћено одговорно лице.

JAR-OPS 1.980 Летења на више од једног типа или варијанти

(видети Додатак 1 JAR-OPS 1.980)

(видети AMC OPS 1.980)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде не лети на више од једног типа или варијанти авиона, осим када је тај члан летачке посаде компетентан за то.
- (б) При разматрању летења на више једног типа или варијанти, авио-превозник је дужан да обезбеди да разлике и/или сличности авиона о којима је реч оправдавају такве летове, узимајући у обзир следеће:
 - (1) ниво технологије;
 - (2) оперативне процедуре;
 - (3) карактеристике опслуживања (видети AMC OPS 1.980(b) и IEM OPS 1.980 (b)).
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан летачке посаде који лети на више од једног типа или варијанти задовољава све захтеве прописане у одељку Н за сваки тип или варијанту осим ако је надлежни орган одобрио употребу кредита стечених претходном обуком, проверама и скорашњим искуством.
- (г) Авио-превозник је дужан да пропише одговарајуће процедуре и/или оперативна ограничења које су одобриле ваздухопловне власти, у оперативном приручнику, за све летове на више од једног типа или варијанти укључујући:
 - (1) најмањи ниво искуства члана летачке посаде;
 - (2) најмањи ниво искуства на једном типу или варијанти пре почетка обуке за прављање другим типом или варијантом;
 - (3) поступак током којег ће члан летачке посаде квалификован за један тип или варијанту да буде оспособљен и квалификован за други тип или варијанту;
 - (4) све захтеве скорашњег искуства примењивог за сваки тип или варијанту.

JAR-OPS 1.981 Летење на хеликоптерима и авионима

- (a) Када члан летачке посаде управља и хеликоптерима и авионима:
- (1) авио-превозник је дужан да обезбеди да је управљање хеликоптером и авионом ограничено на један тип од сваког;
 - (2) авио-превозник мора да у свом оперативном приручнику утврди одговарајуће поступке и/или оперативна ограничења, које одобравају ваздухопловне власти.

JAR-OPS 1.985 Записи о обуци (видети IEM OPS 1.985)

- (a) Авио-превозник је дужан да:
- (1) да чува записе о свим обављеним обукама, проверама и квалификацијама прописаних у JAR-OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 и 1.975 за сваког члана летачке посаде;
 - (2) да омогући приступ записима о свим прелазним и периодичним обукама и проверама, на захтев члана летачке посаде о којем се ради.

Додатак 1 JAR-OPS 1.940

Ослобађање дужности чланова летачке посаде током лета

- (a) Члана летачке посаде може да замени у дужностима за командама током лета други одговарајуће оспособљени члан летачке посаде.
- (б) *Ослобађање дужности вође ваздухоплова*
- (1) вођа ваздухоплова може управљање летом да препусти:
 - (i) другом оспособљеном вођи ваздухоплова; или
 - (ii) само за летење изнад FL 200, пилоту оспособљеном како је пресизно наведено у ставу (ц), ниже.
- (в) *Минимални захтеви за пилота који замењује вођу ваздухоплова:*
- (1) важећа дозвола транспортна пилота авиона;
 - (2) прелазна обука и провера (укључујући обуку за овлашћење на типу), као што је прописано у одредби JAR-OPS 1.945;
 - (3) све периодичне обуке и провере као што је прописано у одредбама JAR-OPS 1.965 и JAR-OPS 1.968;
 - (4) оспособљеност за руте што је прописано у JAR-OPS 1.975.
- (г) *Ослобађање дужности другог пилота*
- (1) другог пилота може да замени:
 - (i) други одговарајуће оспособљени пилот; или
 - (ii) други пилот за замену у крстарењу оспособљен како је наведено у ставу (д), ниже.

- (д) *Минимални захтеви за другог пилота за замену у крстарењу*
- (1) важећа дозвола професионалног пилота са овлашћењем за инструментално летење;
 - (2) прелазна обука и провера, укључујући обуку за овлађење за тип авиона као што је прописано у одредбама JAR-OPS 1.945, изузев захтева за обуку за полетање и слетање;
 - (3) све периодичне обуке и провере како је прописано у JAR-OPS 1.965 изузев захтева за обуку у полетању и слетању;
 - (4) летење у својству другог пилота у току лета само и не испод FL 200;
 - (5) скорашње искуство као што је прописано у JAR-OPS 1.970 се не захтева. Пилот је, међутим, дужан да обави обуку обнављања у лету или на симулатору лета у периодима који не прелазе 90 дана. Обука освежења може да се комбинује са обуком прописаном у JAR-OPS 1.965;
- (ђ) *замена оператера система*– оператера система може да замени током лета члан посаде који поседује дозволу инжењера летача или оспособљени члан летачке посаде са квалификацијама прихватљивим за ваздухопловне власти.

Додатак 2 JAR-OPS 1.940

IFR или ноћно летење са једним пилотом

- (а) Авионима, на које се односи одредба JAR-OPS 1.940(б)(2), може да управља један пилот по правилима инструменталног летења или ноћу када су задовољени следећи захтеви:
- (1) авио-превозник је дужан да укључи у оперативни приручник програм прелазне и периодичне обуке пилота, које укључују додатне захтеве за летове који се обављају са једним пилотом;
 - (2) посебно, поступци у пилотској кабини мора да обухвате:
 - (i) управљање мотором и поступање у ванредним ситуацијама;
 - (ii) употребу нормалних, абнормалних листа провере и листа провере за ванредне ситуације;
 - (iii) комуникацију са контролом летења;
 - (iv) поступке при одласку и прилазу;
 - (v) руковање аутоматским пилотом; и
 - (vi) употребу поједностављене документације у току лета;
 - (3) периодичне провере захтеване у JAR-OPS 1.965 мора да се спроведу у функцији јединог пилота на типу или класи авиона у употреби;
 - (4) пилот мора да има најмање 50 сати лета на одређеном типу или класи авиона по правилима инструменталног летења од којих је десет сати на месту вође ваздухоплова; и
 - (5) најмање скорашње искуство које се захтева од пилота укљученог у летове који се обављају са једним пилотом по правилима инструменталног летења и ноћу мора да буде пет IFR летова укључујући три инструментална прилаза изведених у току претходних 90 дана на типу или класи авиона у функцији

јединог пилота. Овај захтев може да се замени провером IFR инструменталног прилаза на типу или класи авиона.

Додатак 1 JAR-OPS 1.945

Прелазна обука авио-превозника

(видети AMC OPS 1.945)

(видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(б)(6)/1.965(e))

(видети ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(б)(6)/1.965(e))

(видети IEM OPS 1.945)

- (a) Прелазна обука авио-превозника мора да обухвата:
- (1) обуку на земљи и проверу укључујући авионске системе, нормалне, абнормалне поступке и поступке у ванредној ситуацији;
 - (2) обуку и проверу за руковање сигурносном и опремом у ванредној ситуацији, што мора да буде завршено пре почетка обуке на авиону;
 - (3) обуку на авиону/вештачком уређају за обуку и проверу; и
 - (5) линијско летење под надзором и линијску проверу.
- (б) Прелазна обука мора да буде изведена по редоследу наведеном у ставу (а), горе.
- (в) Елементи обуке за управљање радом посаде (CRM) морају бити укључени у прелазну обуку и реализовани од стране одговарајуће квалификованих лица.
- (г) Када члан летачке посаде није претходно завршио прелазну обуку авио-превозника, авио-превозник је дужан да обезбеди да, поред захтева из ставке (а) горе, члан летачке посаде обави општу обуку прве помоћи и, ако је примењиво, обуку за поступке принудног слетања авиона на воду уз употребу опреме у води.

Додатак 1 JAR-OPS 1.965

Периодична обука и провера – пилоти

(видети AMC OPS 1.965)

(видети ACJ OPS (AMC) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(б)(6)/1.965(e))

(видети ACJ OPS (IEM) 1.943/1.945(a)(9)/1.955(б)(6)/1.965(e))

(видети IEM OPS 1.965)

- (a) *Периодична обука* – периодична обука мора да обухвата:
- (1) *обуку на земљи и обуку за освежење*:
 - (i) програми обуке на земљи и обуке за освежење морају да садрже:
 - (A) авионске системе;
 - (B) оперативне поступке и захтеве, укључујући поступке одлеђивања и спречавања залеђивања (видети AMC OPS 1.345 (a)) и онеспособљеност пилота (види AMC додатка 1 JAR-OPS 1.965);
и
 - (B) преглед незгода/удеса и догађаја;
 - (ii) знање стечено након обуке на земљи и обуке за освежење мора да се потврди упитником или другим примереним методама;

- (2) *обука на авиону/вештачком уређају за обуку*
- (i) програм обуке на авиону/вештачком уређају за обуку мора да буде конципиран тако да обухвата све главне отказе авионских система и поступака у вези с тим у периоду од претходне три године;
 - (ii) при извођењу маневара авиона без мотора, отказ мотора мора да буде симулиран;
 - (iii) обука на авиону/вештачком уређају за обуку може да се комбинује са провером стручности од стране авио-превозника;
- (3) *Обука за руковање опремом за спасавање и сигурносном опремом*
- (i) обука за руковање опремом за спасавање и сигурносном опремом може да се комбинује са провером руковања опремом за спасавање и сигурносне опреме и мора да се изведе у авиону или одговарајућем алтернативном уређају за обуку;
 - (ii) сваке године програм обуке за руковање опремом за спасавање и сигурносном опремом мора да укључи следеће:
 - (А) стварну употребу прслука за спасавање, где су постављени;
 - (Б) стварну употребу заштитне опреме за дисање, где је иста постављена;
 - (В) стварно руковање средствима за гашење пожара;
 - (Г) упутства о локацији и употреби целокупне опреме за спасавање и сигурносне опреме која се налази у авиону;
 - (Д) упутства о локацији и употреби свих врста излаза; и
 - (Ђ) безбедносне поступке;
 - (iii) сваке три године програм обуке мора да обухвата следеће:
 - (А) стварно руковање свим врстама излаза;
 - (Б) приказ руковања тобоганом, ако су постављени;
 - (В) стварно гашење стварног или симулираног пожара уз употребу опреме која се носи у авиону, са изузетком употребе халонских средстава за гашење, може да се користи алтернативна метода ако је прихватљива за ваздухопловне власти;
 - (Г) дејство дима у затвореном простору и стварна употреба целокупне одговарајуће опреме у окружењу са намерно изазваним димом;
 - (Д) стварно руковање пиротехничким средствима, правим или симулираним, где где су постављени;
 - (Ђ) приказ употребе сплава за спасавање, ако су постављени.
- (4) *Обука за руковођење посадом (CRM)*
- (i) Елементи CRM-а морају бити убачени у све фазе периодичне обуке.
 - (ii) мора бити дефинисан програм обуке по специфичним модулима тако да сви главне теме CRM обуке буду покривене у периоду који не прелази 3 године, и то као што следи:

- (А) Људска грешка и поузданост, ланац грешке, спречавање грешке као и препознавање грешке;
 - (Б) Сигурносна култура унутар компаније, SOP, организациони чиниоци;
 - (В) Стрес, управљање стресом, замор и пажња;
 - (Г) усвајање информација и поступање по њима, свесност ситуације, управљање преоптерећења
 - (Д) доношење одлуке,
 - (Ђ) комуникација и координација унутар и изван летачке кабине;
 - (Е) вођство и тимско понашање, заједничко деловање;
 - (Ж) аутоматизација и употреба аутоматизације (ако је одговарајуће на тип)
 - (З) специфичности које се односе на тип;
 - (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 (види JAR OPS 1.037);
- (iii) авио-превозници су дужни да пропишу процедуре којима би ажурирали своје периодичне програме који се односе на CRM. Кориговање програма се мора обавити најкасније у периоду од 3 године. Измена програма мора обухватити непрепознатљиве резултате добијене на основу CRM спроведених процена посаде и податке који су препознати у оквиру програма спречавања удеса и програма сигурности летења.
- (б) *Периодична провера* - периодична провера мора да обухвата:
- (1) *провере стручности од стране авио-превозника*
 - (i) где је то примењиво, провере стручности од стране авио-превозника мора да обухватају следеће маневре:
 - (А) прекинуто полетање када је симулатор лета 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) пресизни инструментални прилаз до минимума с отказом једног мотора, код вишемоторних авиона;
 - (Г) непресизан прилаз до минима;
 - (Д) неуспело 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) када се изводе маневри с отказом мотора, квар мотора мора да буде симулиран.
 - (iii) поред провера прописаних у ставкама (i)(А) до (Ђ), захтеви примењиви за продужење или обнову овлашћења за тип мора да буду испуњени сваких дванаест месеци и могу да се комбинују са авио-превозниковом провером стручности;

- (iv) за пилота који лети само VFR летове, провере прописане у ставкама (i)(B) до (D) изнад, могу да буду изостављене изузев у случају прилаза и одлета вишемоторним авионом са отказом једног мотора.
 - (v) провере стручности од стране авио-превозника мора да обави испитивач за овлашћења на типу.
- (2) *Провере које се односе на употребу сигурносне опреме и опреме у случају ванредне ситуације.* Ставке које се проверавају мора да буду оне за које је спроведена обука у складу са ставом (a)(3) горе;
- (3) *Линијске провере;*
- (i) линијске провере мора да потврде способност да се целокупна обављање лета на линији може извести на задовољавајући начин, укључујући поступке пре и после лета и употребу потребне опреме као што је одређено у оперативном приручнику;
 - (ii) летачка посада мора да буде оцењена у вештини руковођења посадом у складу са методологијом прихватљивом за ваздухопловне власти и утврђеном у оперативном приручнику. Сврха ове оцене је да:
 - (A) обезбеди повратну информацију посади , групну или индивидуалну како би се одредила поновна обука; и
 - (B) како би се унапредила систем CRM обуке,
 - (iii) CRM оцена самостално не треба да се користи као разлог неуспешно обављене линијске провере.
 - (iv) када су пилотима додељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они мора да буду проверени на обема дужностима;
 - (v) линијске провере мора се да обаве у авиону;
 - (vi) линијске провере мора да обави вођа ваздухоплова кога је именовао авио-превозник и који је прихватљив за надлежни орган. Лице које спроводи линијску проверу, а које је описано у JAR OPS 1.965(a)(4)(ii), треба бити обучено за CRM, и са оцењеним вештинама за CRM, а треба да буде смештен на седиште намењено за посматрача, ако је исто уграшено у пилотску кабину. У случају дуголинијског саобраћаја на који се планира додатна летачка посада, лице може попунити функцију пилота ослобођеног дужности у фази крстарења и не треба да седи ни на једном седишту у току полетања, одласка, почетка крстарења, понирања, прилаза и слетања. Његова CRM оцена мора бити заснована искључиво са посматрању које је направљено у току почетног информисања, информисања у кабини, информисања у летачкој кабини и у оним фазама када заузима седиште намењено за посматрача.

Додатак 2 JAR-OPS 1.965

Периодична обука и провера – оператори система

- (a) Периодична обука и провера за операторе система мора да задовољи захтеве за пилота и све остале 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 именовано авио-превозник и који је прихватљив за ваздухопловне власти или инструктор или испитивач за овлашћење на типу за операторе система.

Додатак 1 JAR-OPS 1.968

Оспособљеност пилота да ради на било којем 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 изводе обуку или испитују дужности са десног седишта, мора да заврше додатну обуку и проверу, као што је одређено у оперативном приручнику, истовремено са проверама стручности, како је прописано у JAR-OPS 1.965(б). Ова додатна обука мора, најмање, да обухвати 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 JAR-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 JAR-OPS 1.965(б), извођење аутоматских радњи и поступака који нису стални 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 којег 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 JAR-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 којег седишта.

Додатак 1 JAR-OPS 1.978

Алтернативни програм обуке и програм обучености

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(1))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(2))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(3))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(4))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(5))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(6))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(б)(9))

(види ACJ додатка 1 JAR-OPS 1.978(в)(1)(i))

- (а) Авио-превозников алтернативни програм обуке ATQP може применити следеће захтеве који се односе на обуку и обученост:

- (1) JAR-OPS 1.450 додатка 1 JAR-OPS 1.450 – Летење у условима смањене видљивости – обука и обученост;

- (2) JAR-OPS 1.945 Прелазна обука и провера и додатак 1 JAR-OPS 1.945;
 - (3) JAR-OPS 1.950 Обука за разлике и упознавање;
 - (4) JAR-OPS 1.955 ставка под (г) – предложени вођа ваздухоплова
 - (5) JAR-OPS 1.965 Периодична обука и провера и додаци 1 и 2 JAR-OPS 1.965;
 - (6) JAR-OPS 1.980 Летење на више од једног типа или варијанти авиона и додатак 1 JAR-OPS 1.980;
- (б) садржај АТQP – алтернативне обуке и програма обучености мора обухватати следеће:
- (1) документацију која дефинише опсег и захтеве програма
 - (2) анализа задатака како би се одредили задаци које треба анализирати у погледу:
 - (i) знања;
 - (ii) захтеваних вештина;
 - (iii) обука која се заснива на додатне вештина
 - (iv) одговарајуће показатеље понашања (ако је примењиво).
 - (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. Ваздухопловне власти прихватају план и програм рада.
 - (4) Посебан програм обуке за :
 - (i) Сваки тип односно класу авиона у овире АТQP-а
 - (ii) Инструкторе (CRI/SFI/TRI) и остало особље које се бави обуком летачког особља
 - (iii) Испитиваче (CRI/SFI/TRI) треба да обухвати стандардизацију инструктора и испитивача;
 - (5) Повратну спрегу информација са циљем потврде и побољшања плана и програма наставе а 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 бити усаглашен са JAR-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 опспособљености чланова летачке посаде.
 - (9) Програм анализе и праћења података
- (в) Примена – авио-превозник је дужан да развије стратегију процене и примене програма прихватљиве за ваздухопловне власти при чему је потребно да се испуине следећи захтеви:
- (1) Процес примене се састоји из следећих фаза:
 - (i) Случај безбедности који поткрепљује ваљаност:

- (А) Измењених стандарда за обуку и оспособљавање када се упореде са стандардима који су постигнути у складу са JAR-OPS 1 пре увођења АТQР.
- (Б) Свих нових метода обуке који су примењени као део АТQР.

Ако надлежни орган тако одобри, авио-превозник може дефинисати еквивалентан метод који се разликује од формалног случаја сигурности.

- (ii) Када се врши анализа задатка како се захтева ставом (б)(2) горе, како би авио-превозник дефинисао програм циљне обуке и с тим у вези циљева те обуке.
- (iii) период рада током кога се врши прикупљање и анализа информација у циљу ефикасности случаја безбедности или сличног и потврде анализе задатка. Током овог периода авио-превозник наставља са радом у складу са захтевима JAR-OPS 1 који претходе увођењу АТQР. Трајање овог периода треба да буде усагалшено са ваздухопловним властима.
- (2) Тек након свега тога авио-превозник добија дозволу за спровођење обуке и оспособљавања према АТQР.

Додатак 1 JAR-OPS 1.980

Управљање на више од еедног типа или варијанти

(видети АМС OPS 1.980)

- (а) Када члан летачке посаде лети на више од једне класе, типа или варијанти 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 у дозволи, авио-превозник мора да се усагласи са следећим:
 - (1) члан летачке посаде не сме да управља на 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 унутар посебне класе.
 - 2) JAR-OPS 1.965 за сваки тип или варијанту којим се управља изузев ако је авио-превозник демонстрирао одређене поступке и/или оперативна ограничења која су прихватљива за ваздухопловне власти.
- (б) Када члан летачке посаде лети на више типова или варијанти авиона са једним или више овлашћења 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 једнак за сваки тип или варијанту 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 у дозволи;
 - (3) само једним авионом из овлашћења у дозволи може да управља у једном лету, осим када авио превозилац утврди поступке за обезбеђење одговарајућег времена за припрему.

Напомена: У случајевима када постоји више од једног овлашћења у дозволи, видети ставке (в) и (г).

(в) Када члан летачке посаде управља већим бројем типова или варијанти авиона наведених у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион са вишечланом посадом, али не у оквиру једног овлашћења у дозволи, авио превозник мора да се усагласи:

(1) са ставовима (б)(1), (б)(2) и (б)(3);

(2) са ставом (г).

(г) Када члан посаде управља више него једним типом или варијантом авиона наведеним у JAR-FCL и додатних процедура које се односе на авион са вишечланом посадом, али не у оквиру једног овлашћења у дозволи, авио-превозник је дужан да испуни:

(1) ставове (б)(1), (б)(2) и (б)(3);

(2) пре коришћења привилегије два овлашћења у дозволи:

(i) чланови летачке посаде мора да обаве две узастопне провере стручности од стране оператора и мора да имају 500 сати на релевантним дужностима у посади у која обавља јавни авио-транспорта код истог авио-превозника;

(ii) у случају када пилот стекне искуство код авио-превозника и користи привилегије два овлашћења у дозволи и буде унапређен у вођу ваздухоплова код истог авио-превозника на једном од тих типова, 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, 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) JAR-OPS 1.970 за сваки тип којим се управља, осим кад је ваздухопловне власти одобре употребу кредита у складу са ставом (7) ниже.

(6) Период током којег се захтева искуство летења на линији на свакоме типу мора да буде утврђено у оперативном приручнику;

(7) Када 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 (видети AMC OPS 1.980(с) и IEM OPS 1.980(с));

(i) JAR-OPS 1.965(б) захтева две провере стручности превозника сваке године. Када се одобри кредит, у складу са ставом (7), провере стручности авио-превозника наизменично се изводе на два типа. Свака провера стручности превозника чини проверу стручности за други тип поновно ваљаном. 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) JAR-OPS 1.965(в) захтева једну линијску проверу сваке године. Када се да одобри кредит, у складу са ставом (7), линијске провере треба да се наизменично изводе на типовима или варијантама; свака линијска провера чини линијску проверу за други тип или варијанту поновно важећом;
 - (iii) годишња обука и провера за хитну и сигурносну опрему мора да покрије све захтеве за сваки тип;
- (8) JAR-OPS 1.965 за сваки тип или варијанту којом се управља, изузев ако ваздухопловне власти нису одобриле окредит у складу са ставом (7).
- (е) Када 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 JAR-OPS 1.980 (г).

ОДЕЉАК О - КАБИНСКА ПОСАДА

JAR-OPS 1.988 Област примене (види IEM OPS 1.988)

- (а) Члан кабинске посаде је особа одређена од стране авио-превозника да извршава дужности у путничкој кабини, а која је визуелно препознатљива по компанијској униформи за кабинску посаду од остатка путника. Чланови кабинске посаде морају испуњавати захтеве наведне у овом одељку као и остале захтеве JAR-OPS 1.
- (б) Остало особље, као на пример медицинско особље, особље обезбеђења, пратиоци деце, пратиоци, техничко особље, забављачи и преводиоци, који обављају своје дужности у путничкој кабини, не сме бити одевено у униформу како би их путници неби поистовећивали са члановима кабинске посаде осим уколико не испуњавају захтеве наведене у овом одељку као и друге примењиве захтеве JAR-OPS 1.

JAR-OPS 1.989 Терминологија

Члан кабинске посаде; члан посаде, осим летачке посаде, који обавља, у циљу сигурности путника, задужења које је прописао авио-превозник или вођа ваздухоплова.

JAR-OPS 1.990 Број и састав кабинске посаде (види IEM OPS 1.990)

- (а) Авио-превозник не сме обављати превоз авионом који има највећи одобрени броје путничких седишта 19 и више, а када превози барем једног путника, уколико најмање један члан кабинске посаде није укључен у посаду у сврху обављања дужности у сврху сигурности путника, а наведених у оперативном приручнику.
- (б) Како би испунио захтеве наведене у тачки (а) горе, авио-превозник је дужан да обезбедити да минимални број чланова кабинске посаде буде :

- (1) један члан кабинске посаде на сваких 50 или до 50 путничких седишта уграђених у истој кабини авиона; или
 - (2) једнак броју чланова кабинске посаде који активно учествују у демонстрацији евакуације у случају ванредне ситуације, или за које се претпоставља да у томе учествују, осим када је највећи број одобрених путничких седишта мањи од броја евакуисаних лица најмање 50 седишта. Тада број чланова кабинске посаде може бити смањен за један на сваких 50 седишта, при чему је највећи број одобрених путничких седишта испод дозвољеног највећег броја седишта.
- (в) Ваздухопловне власти, под одређеним околностима, може да затражи од авио-превизника да у посаду уврсти додатне чланове кабинске посаде.
- (г) У непредвђеним околностима захтевани најмањи број кабинске посаде може бити смањен под условом:
- (1) да је број путника смањен у складу са поступцима који су утврђени у оперативном приручнику; и
 - (2) да је по завршетку лета достављен извештај ваздухопловним властима.
- (д) Авио-превозник мора да обезбеди да основни захтеви одељка О буду задовољени и у случају када користи услуге чланова кабинске посаде које раде самостално и/или раде са делимичним радним временом. У том смислу, посебна пажња треба да се обрати на укупан број типова или варијанти авиона на којима неки члан кабинске посаде може да лети у јавном авио-транспорту, а што мора да буде у складу са захтевима који су прописани у JAR-OPS 1.1030, укључујући и случај кад њихове услуге затражи други авио-превозник.

JAR-OPS 1.995 Минимални захтеви

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде :
- (1) има најмање 18 година;
 - (2) да је успешно прошао лекарски преглед и да је потврђено да је здравствено способан за обављање дужности које су утврђене у оперативном приручнику (види AMC OPS 1.995(a)(2)); и
 - (3) да одржава здравствену способност за обављање својих дужности у складу са поступцима који су наведени у оперативном приручнику.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је сваки члан кабинске посаде компетентан за обављање својих дужности, а у складу са процедурама које су наведене у оперативном приручнику.

JAR-OPS 1.996 Летови који се обављају са једним чланом кабинске посаде

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде који не поседује предходно, одговарајуће, искуство, пре започињања летења на летовима који захтевају само једног члана кабинске посаде, заврши следеће:
- (1) Обуку, као додатак обуци која се захтева JAR-OPS 1.1005 и 1.1010, а која мора укључивати посебне елементе који се односе на летове са једним чланом кабинске посаде, и то:
 - (i) Одговорност вођи ваздухоплова, приликом спровођења сигурносних поступака и поступака у случају ванредних ситуација, а који су наведени у оперативном приручнику

- (ii) Важност координације и комуникације са члановима летачке посаде као и поступци које је потребно предузети у случају појаве насилног понашања пуника
 - (iii) Праћење захтева самог авио-превозника, а тако и правних захтева уопште;
 - (iv) Документација
 - (v) Извештавање о незгодама и удесима
 - (v) ограничења у погледу времена летења као и радног времена
- (2) Минимално 20 сати или 15 легова на летовима који служе за упознавање. Летови за упознавање се морају обављати под надзором одговарајуће искусног члана кабинске посаде за одређени тип авиона. Види АМС OPS 1.1012(3)
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да пре него што члан кабинске посаде започне летење у авиону са једним чланом кабинске посаде, он заиста буде компетентан да обавља своје дужности, према процедурама које су наведене у компанијском оперативном приручнику. Прилагођеност за летове са једним чланом кабинске посаде треба бити један од критеријума за избор кабинске посаде, запошљавање, обуку као и проверу компетентности.

JAR-OPS 1.1000 Старији чланови кабинске посаде

- (а) Када се кабинска посада авиона састоји од више чланова, авио-превозник мора одредити старијег члана кабинске посаде. За летове на којима има више чланова кабинске посаде, а неопходан је само један, авио-превозник мора одредити једног члана кабинске посаде који је директно одговоран вођи ваздухоплова.
- (б) Старији члан кабинске посаде је одговоран вођи ваздухоплова при спровођењу и координацији нормалних процедура као и процедура у случају ванредне ситуације, које су наведене у оперативном приручнику. У току турбуленције, у случају одсуства информација од стране чланова летачке посаде, старији члан кабинске посаде је овалшћен да прекине све послове који нису у вези са сигурности, као и да обавести чланове летачке посаде о нивоу турбуленције и да предложи да се упали знак обавезног везивања. Након ових процедура, кабинска посада мора извршити проверу путничке кабине и осталих делова авиона који се користе.
- (в) у случајевима када се одредбама JAR-OPS 1.990, захтева више чланова кабинске посаде, авио-превозник не сме запослити особу на место старијег члана кабинске посаде, осим ако та особа поседује једногодишње искуство као активаног члан кабинске посаде и ако је завршила одговарајућу обуку. (Види IEM OPS 1.1000(с))
- (г) Авио-превозник је дужан да установи процедуру којом се дефинише поступак одређивања првог следећег, одговарајуће квалификованог, члана кабинске посаде, за старијег члана кабинског особља у случају када првобитно одређени старији члан кабинске посаде није у могућности да обавља своје дужности. Ове процедуре морају бити прихватљиве од стране ваздухопловних власти и морају узимати у разматрање оперативно искуство члана кабинске посаде.
- (д) CRM обука: авио-превозник је дужан да обезбеди, да сви одговарајући елементи, наведени у додатку 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), буду укључени у обуку, а према нивоу који је дефинисан у колони (ф) - Старији члан кабинске посаде.

JAR-OPS 1.1005 Основна обука

(Види додатак 1 JAR-OPS 1.1005)

(Види додатак 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015)
(Види ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)
(Види ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

Авио-првозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде успешно заврши основну обуку. Програм основне обуке мора бити у складу са додаком 1 JAR OPS 1.1005 и мора бити одобрен од стране ваздухопловних власти. Исто тако авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави проверу дефинисана одредбама JAR-OPS 1.1025, пре него што започне прелазну обуку.

JAR-OPS 1.1010 Прелазна обука и обука за разлике

(види Додатак 1 JAR-OPS 1.1010)
(види Додатак 2 JAR OPS 1.1005/1.1010/1.1015)
(Види ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)
(Види ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде пре преузимања додељених дужности заврши одговарајућу обуку, како је прописано у оперативном приручнику, као што следи:
- (1) *прелазна обука*; Прелазна обука мора бити завршена пре:
 - (i) него што је авио-превозник први пут одредио члана кабинске посаде;
 - (ii) него што је одредио члана кабинске посаде на другом типу авиона
 - (2) *обука за разлике*; Обука за разлике мора бити завршена пре:
 - (i) него одреди члана кабинске посаде за другу варијанту авиона од оног на коме тренутно лети;
 - (ii) него одреди члана кабинске посаде за тип авиона са другачијом опремом, која је другачије смештена или различитим нормалним и ванредним поступцима на типу или варијанти авиона и на којем тренутно лети.
- (б) Авио-превозник је дужан да одредити садржај обуке за тип авиона или другу варијанту истог типа авиона, узимајући у обзир претходне обуке члана кабинске посаде које су уписане у документима о обуци тога члана посаде, као што је наведено у JAR-OPS 1.1035.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да прелазна обука буде обављена на утврђен начин у складу са Додатком 1 JAR-OPS 1.1010;
 - (2) да је обука за разлике буде обављена на утврђен начин ;
 - (3) да прелазна обука, и ако је потребно обука за разлике, обухвати коришћење целокупне опреме за принудне поступке и свих нормалних и поступака у ванредним ситуацијама примењивих на тип или варијанту авиона, и да иста укључује обуку и практичне вежбе на одговарајућем уређају за обуку или на самом авиону .

- (г) Програми прелазне и обуке за разлике, морају бити у складу са додатком 1 JAR OPS 1.1010 и одобрени од стране ваздухопловних власти.
- (д) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде, пре првог ступања на дужност, заврши компанијску обуку из концепта унапређења потенцијала посаде као и обуку концепта унапређења потенцијала посаде која се односи за тип авиона. Ова обука мора бити у складу са одредбама додатка 1 JAR-OPS 1.1010(к). Чланови кабинске посаде који су већ летели као чланови посаде код авио-превозника, а нису предходно завршили компанијску обуку концепта унапређења потенцијала посаде, исту морају завршити до прве следеће периодичне обуке и провере, у складу са одредбама додатка 1 JAR OPS 1.1010(к), укључујући и обуку која се односи на тип авиона.

JAR-OPS 1.1012 Упознавање

(види АМС OPS 1.1012)

Авио-превозник је дужан да обезбеди да по завршетку прелазне обуке да сваки члан кабинске посаде обави летове упознавања са кабином пре него што отпочне да лети као саставни члан минималног захтеваног броја кабинске посаде, сходно одредбама JAR-OPS 1.990

JAR-OPS 1.1015 Периодична обука

(Види Додатак 1 JAR-OPS 1.1015)

(Види додатак 2 JAR OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(Види АСЈ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(Види АСЈ OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави периодичну обуку, која покрива дужности додељене сваком члану кабинске посаде у нормалним и ванредним поступцима и вежбе које су значајне за тип или варијанту истог типа авиона на којима лете, у складу са Додатком 1 JAR-OPS 1.1015
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да програм периодичне обуке и провере, одобрен од стране ваздухопловних власти, укључује теоријску и практичну обуку, као и појединачне практичне обуке, како је прописано у Додатку 1 JAR-OPS 1.1015.
- (ц) Период важности периодичне обуке и одговарајуће провере захтеване одредбама JAR-OPS 1.1025 је дванаест календарских месеци почев од 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.

JAR-OPS 1.1020 Освежење знања

(види Додатак 1 JAR-OPS 1.1020)

(види АМС OPS 1.1020)

(види АСЈ OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде који је одсуствовао са летачких дужности више од шест месеци, а није му још истекао рок од претходне провере, како је прописано у JAR-OPS 1.1025 (б)(3), обави освежење

знања, као што је наведено у оперативном приручнику и прописано у Додатку 1 JAR-OPS 1.1020 (види IEM OPS 1.1020 (a))

- (б) Ако члан кабинске посаде није одсуствовао са летачких дужности, али није у последњих шест месеци обављао дужности члана кабинске посаде на типу авиона као што је захтевано у JAR-OPS 1.990(б), авио-превозник је дужан да обезбеди да пре обављања дужности на томе типу, мора:
- (1) да обави освежење знања које се односе на тај тип авиона; или
 - (2) да обави лет на два сектора за у циљу упознавања, како је одређено у AMC OPS 1.1012, став 3.

JAR-OPS 1.1025 Провера

(види AMC OPS 1.1025)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде за време обуке или по завршетку обуке захтеване према у JAR-OPS 1.1005, 1.1010 и 1.1015 обави проверу стручности на основу спроведене обуке, како би се потврдила његова стручност у обављању дужности како у нормалним тако и у ванредним ситуацијама. Провере морају да обављају лица прихватљива за ваздухопловне власти.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави проверу као што следи: :
- (1) *основна обука*. Ставке наведене у Додатку 1 у JAR-OPS 1.1005;
 - (2) *прелазна обука*. Ставке наведене у Додатку 1 JAR-OPS 1.1010; и
 - (3) *периодична обука*. Ставке наведене у Додатку 1 JAR-OPS 1.1015.

JAR-OPS 1.1030 Летење на више типова или варијанти авиона

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде не лети на више од три типа авиона, осим, уз одобрење ваздухопловних власти, када члан кабинске посаде може да лети на четири типа авиона под условом да су за најмање два типа авиона :
- (1) Нормални и ванредни поступци који нису специфични за тип авиона потпуно једнаки ; и
 - (2) Опрема за принудне поступке, нормални и ванредни поступци, који су специфични за тип авиона, слични.
- (б) За потребе става (а) горе, варијанте једног авиона се сматрају се различитим типовима авиона ако нису слични у сваком од следећих аспеката:
- (1) поступци са излазима за случај опасности,
 - (2) локацији и врсти преносне опреме за принудне поступке,
 - (3) поступци у случају опасности за одређени тип.

JAR-OPS 1.1035 Евиденција о обукама

(види IEM OPS 1.1035)

- (a) Авио-превозник је дужан да :
- (1) води евиденцију о свим обукама и проверама које се захтевају одредбама JAR-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 и 1.1025; и
 - (2) да на захтев, учини доступним евиденцију о свим основним и прелазним обукама и обукама за разлике, као и провере, за члана кабинске посаде на којег се евиденција односи.

Додатак 1 JAR-OPS 1.1005

Основна обука

(види Додатак 3 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015);

(види IEM Додатка 1 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020);

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да све елементе основне обуке изводе одговарајуће оспособљена лица.
- (б) *Обука у вези са појавом пожара и дима* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука у вези појавом пожара и дима обухвати:
- (1) наглашену одговорност кабинске посаде да делује брзо у ванредним ситуацијама које потичу услед појаве пожара и дима, и нарочито наглашену важност у откривању правог узрока пожара;
 - (2) значај тренутног обавештавања летачке посаде као и предузимање одређених мера које су неопходне ради координирања и помоћи, када се открије пожар или дим;
 - (3) неопходност учесталог проверавања потенцијално ризичних места за појаву пожара, укључујући тоалете и детекторе дима у њима;
 - (4) класификацију типова пожара, средстава за гашење као и одговарајућих поступка за одређене ситуације у случају појаве пожара, технику примене агенаса за гашење, последице због неисправне употребе и употребе у ограниченом простору; и
 - (5) опште поступке земаљских служби у ванредним ситуацијама на аеродромима.
- (в) *Обука за преживљавање у води* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука за преживљавање у води укључују функционисање и употребу опреме за плутање на води за сваког члана кабинске посаде. Пре првог лета авионом, опремљеним чамцима за спасавање или сличном опремом, неопходно је обавити обуку за употребу те опреме, укључујући и практичну примену у води.
- (г) *Обука за преживљавање* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука за преживљавање буде примерена подручјима изнад или у које се лети (нпр. поларна област, пустиња, џунгла или море).
- (д) *Медицински аспекти и прва помоћ* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да медицинска и обука прве помоћи обухвата:
- (1) упутсто за медицинске аспекте и прву помоћ као и употребу опреме за прву помоћ, садржаја прве помоћи као и опрему за хитне медицинске случајеве (лекарска торба);
 - (2) прву помоћ у вези с обуком за преживљавање и одговарајућом хигијеном; и

- (3) психолошке ефекте летења са посебним нагласком на хипоксију.
- (ђ) *Поступање с путницима* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука за поступање са путницима укључује следеће:
- (1) упутства за препознавање и поступање с путницима који су затровани алкохолом или под дејством дрога или су агресивни;
 - (2) методе мотивисања путника и контроле над масом путника, неопходних за извођење евакуације из авиона ;
 - (3) прописе који се односе на обезбеђивање смештаја кабинског пртљага (укључујући и опрему за послужење у кабини) и на ризик да они постану опасност за путнике у кабини или да сметају или оштећују опрему за принудне поступке или излазе авиона ;
 - (4) значај правилног смештања путника у складу са масом и равнотежом авиона . Посебна пажња мора да се посвети смештају инвалида и потреби смештања телесно способних путника у близини излаза који нису надгледани;
 - (5) дужности 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.
- (е) *Комуникација* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да се током обуке истакне значај обављања ефективне комуникације између кабинске и летачке посаде укључујући технику, заједнички језик и терминологију.
- (ж) *Дисциплина и одговорност* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави обуку:
- (1) о важности обављања дужности кабинске посаде у складу са оперативним приручником;
 - (2) о сталној способности и оспособљености за послове члана кабинске посаде са посебним нагласком на време летења и ограничење радног времена као и времена одмора;
 - (3) о познавању ваздухопловних прописа који се односе на кабинску посаду и улогу ваздухопловних власти;
 - (4) о општем познавању ваздухопловне терминологије, теорије летења, управљања путницима, метеорологије и подручја летења;
 - (5) о предполетним упутствима кабинским посадама и потребних података о сигурности које се односе на њихове посебне дужности;
 - (6) о важности ажурирања релевантних докумената и приручника са изменама које је обезбедио авио-превозник;
 - (7) о значају одређивања када чланови кабинске посаде имају овлашћење и одговорност да отпочну евакуацију и друге поступке у случају опасности; и
 - (8) о значају дужности које се односе на сигурност као и одговорности као и потреба да се делује брзо и ефективно у случајевима опасности.
- (з) *Концепт унапређења потенцијала посаде* - Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука концепта унапређења потенцијала посаде задовољава следеће:

- (1) Уводна обука концепта унапређења потенцијала посаде
 - (i) Авио-превозник је дужан да обезбеди да члан кабинске посаде заврши уводну обуку унапређења потенцијала посаде пре него што започне летење и обављање својих дужности. Чланови кабинске посаде који су већ били на летачким дужностима у јавном авио-транспорту, а нису предходно завршили уводну обуку концепта унапређења потенцијала посаде, исти морају завршити до тренутка поновне обуке и/или провере
 - (ii) Елементи који су наведени у додатку 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, у табели 1, колона (а) морају бити покривени, а према нивоу који се налази у колони (б) – уводна обука концепта унапређења потенцијала посаде
 - (iii) Обуку мора обавити барем један инструктор за кабинску посаду за концепт унапређења потенцијала посаде

Додатак 1 JAR-OPS 1.1010

Прелазна обука и обука за разлике

(види IEM Додатка 1 JAR-OPS 1.1010/1.1015);

(види IEM Додатка 1 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020)

(види додатак 3 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(а) *Опште* – Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (1) прелазну обуку и обуку за разлике врше одговарајуће оспособљена лица; и
- (2) да се прелазна обука и обука за разлике обави, на одређеној локацији, уз употребу целокупне опреме за принудне поступке и опреме за преживљавање која се налази у авиону, као и свих нормалних и процедура у случају ванредних ситуација које важе за одређени тип авиона, варијанту и конфигурацију за који се врши обука.

(б) *Обука у вези са појавом пожара и дима* – Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (1) да сваки члан кабинске посаде заврши што реалнију практичну обуку за коришћење целокупне противпожарне опреме укључујући заштитну одећу, која је иста као она која се налази у авиону. Обука мора да обухвати:
 - (i) обуку сваког члана кабинске посаде за гашење пожара карактеристичног за унутрашњост авиона, с тим да се осим халон против пожарне боце за гашење, може употребити неко друго средство за гашење;
 - (ii) дејство и употреба заштитне опреме за дисање за сваког члана кабинске посаде у затвореном простору са симулираним димом ;

(в) *Поступци са вратима и излазима* – Авио-превозник је дужан да обезбеди:

- (1) да сваки члан кабинске посаде практично рукује и отвара сваки тип или варијанту излаза, како у нормалним тако и у случају ванредним ситуацијама , укључујући и случај када не ради систем за отварање врата и излаза, уколико је уграђен. Ово укључује употребу и довољну физичку способност за активирање

тобогана за евакуацију. Обука се мора обавити на авиону или на одговарајућим уређајима за обуку; и

- (2) да се покаже коришћење свих других излаза, као што су прозори пилотске кабине.
- (г) *Обука за употребу тобогана за евакуацију* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да :
- (1) се сваки члан кабинске посаде спусти низ тобоган за евакуацију са висине која одговара висини кабине авиона;
 - (2) да је тобоган постављен на авиону или одговарајућем уређају за обуку.
- (д) *Поступци при евакуацију као и поступци у другим ванредним ситуацијама* – Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да обука за евакуацију у случају опасности обухвата препознавање планиране или непланиране евакуације на земљи или води. Обука мора да укључи препознавање ситуација када су излази неупотребљиви или када је опрема за евакуацију неисправна ;
 - (2) да је сваки члан кабинске посаде оспособљен да поступа:
 - (i) у случају пожара током лета, са посебним нагласком на откривање правога узрока пожара;
 - (ii) са јаком ваздушном турбуленцијом;
 - (iii) са изненадном декомпресијом, укључујући употребу преносне кисеоничке опреме од стране сваког члана кабинске посаде и
 - (iv) с другим случајевима опасности у току лета .
- (ђ) *Контрола над масом путника*- Авио-превозник је дужан да обезбеди да обука садржи практичне аспекте контроле над масом путника у различитим случајевима опасности, који су примењиви на одређен тип авиона .
- (е) *Неспособност пилота да управља авионом* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да је сваки члан кабинске посаде, осим када је минимални број чланова летачке посаде већи од два, обучен да пружи помоћ у случају када је пилот онеспособљен као и да управља механизмима пилотских седишта и наслона. Обука за употребу кисеоничке опреме у пилотској кабини као и пилотских листа провере, када се то захтева сходно одредбама компанијског SOP-а, мора укључити и практичну демонстрацију.
- (ж) *Опрема за принудне поступке* – Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде обави што реалнију обуку као и лоцирање положаја опрема за принудне поступке, као и њену употребу укључујући:
- (1) тобогане, а где нису уграђени аутоматски тобогани, употребу свих припадајућих трака;
 - (2) чамце за спасавање и тобогане као пловне објекте, укључујући и припадајућу опрему се налази унутар чамца ;
 - (3) појасеве за спасавање, појасеве за спасавање за бебе и пливајуће јастуке;
 - (4) фиксни кисеонички систем;

- (5) кисеоник за пружање прве помоћи;
 - (6) апарати за гашење пожара;
 - (7) против пожарне секире или гвоздене полуге;
 - (8) светла за случај опасности укључујући батеријске лампе;
 - (9) комуникациона опрема укључујући мегафоне;
 - (10) комплете за преживљавање укључујући њихов садржај;
 - (11) пиротехничка средства (права или средстава за обуку);
 - (12) сандуче за прву помоћ, лекарску торбу за ванредну ситуацију и њихов садржај;
 - (13) другу опрему за принудне поступке или системе ако су уграђени
- (з) *Информисање путника/Демонстрација поступака и опреме у случају ванредних ситуација* - Авио-превозник је дужан да обезбеди да се обави обука у циљу припреме путника у нормалним и ванредним ситуацијама у складу са JAR-OPS 1.285.
- (и) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сви одговарајући захтеви из JAR-OPS буду укључени у обуку чланова кабинске посаде .
- (ј) У случају да основни медицински аспекти и обука за прву помоћ не укључују избегавање инфективних болести, поготово у тропским и субтропским климатским областима, а подручје летења авио-превозника укључује и горе наведене области, неопходно је обавити и ову обуку
- (к) *Концепт унапређења потенцијала посаде.* Авио-превозник је дужан да обезбеди:
- (1) да сваки члан кабинске посаде заврши компанијску обуку која се односи на концепт унапређења потенцијала посаде, који покрива елементе наведене у додатку 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), до нивоа дефинисаног у колони (ц), пре него што започне исти курс специфичан за тип авиона и/или периодичну обуку концепта унапређења потенцијала посаде.
 - (2) Када члан кабинске посаде похађа прелазну обуку, тада обука мора обухватати све елементе наведене у додатку 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), а до нивоа који је дат у колони (д)- Концепт унапређења потенцијала посаде за тип авиона.
 - (3) Компанијску обуку концепта унапређења потенцијала посаде као и ону која је везана за тип авиона мора обављати барем један инструктор кабинске посаде за концепт унапређења потенцијала посаде.

Додатак 1 JAR-OPS 1.1015

Периодична обука

(види IEM Додатак 1 JAR-OPS 1.1010/1.1015);

(види додаток 3 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015);

(види IEM Додатак 1 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020);

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да периодичну обуку изводе одговарајуће стручно оспособљена лица.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваких дванаест календарских месеци програм практичне обуке укључује:

- (1) поступке у ванредним ситуацијама укључујући и неспособност пилота да обавља дужност;
 - (2) поступке евакуације , укључујући технике контроле над масом путника;
 - (3) практичне вежбе свакога члана кабинске посаде за отварање нормалних и излаза за случај опасности за евакуацију путника;
 - (4) локацију и руковање опремом за принудне поступке, укључујући кисеоничке системе, као и поступке свакога члана кабинске посаде са појасевима за спасавање, са преносном кисеоничком и заштитном опремом за дисање;
 - (5) Медицинске аспекте и прву помоћ, садржај сандучића за прву помоћ и лекарске торбе;
 - (6) смештај ствари у кабини;
 - (7) процедуре сигурности,
 - (8) преглед незгода и удеса; и ;
 - (9) Концепт унапређења потенцијала посаде. Авио-превозник је дужан да обезбеди да ова обука задовољава следеће:
 - (i) Елементи неведени у додатку 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, табела 1, колона (а), морају бити предмет обуке сваке три године, са нивом који је дат у колони (е)- Годишања периодична обука по питању концепта унапређења потенцијала посаде.
 - (ii) одређивање и спровођење садржаја мора бити од стране инструктора кабинске посаде за концепт унапређења потенцијала посаде.
 - (iii) Када се обука из концепта унапређења потенцијала посаде спроводи из више засебних делова, мора је спроводити берем један инструктор кабинске посаде за концепт унапређења потенцијала посаде.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да у периоду који није дужи од 3 године периодична обука такође укључује:
- (1) употребу и практично отварање свих нормалних и излаза у случају ванредне ситуације , како у нормалној тако и у ванредној ситуацији, укључујући при и када не ради систем за отварање врата и излаза уколико је уграђен. Ово укључује употребу и довољну физичку способност за активирање тобогана за евакуацију. Обука треба да буде спроведена на авиону или одговарајућем уређају за обуку;
 - (2) демонстрацију употребе свих других излаза укључујући прозоре пилотске кабине;
 - (3) да сваки члан кабинске посаде обави што реалнију и практичну обуку за употребу целокупне противпожарне опреме, укључујући заштитна средства, иста која се налазе у авиону . Ова обука мора да обухвати:
 - (i) гашење пожара типичног за пожар у авиону, од свакиг чалана кабинске посаде, стим да се осим халон против пожарне боце за гашење могу употребити друга средства за гашење пожара;
 - (ii) дејство и употреба заштитне опреме за дисање од сваког члана кабинске посаде у затвореном простору са симулираним димом;
 - (4) употребу пиротехничких средстава (правих или средстава за обуку);
 - (5) демонстрацију употребе чамаца за спасавање, или чамаца тобогана, када су уграђени на авион .

- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки члан кабинске посаде буде обучен за посупак у случају онеспособљености члана летачке посаде што подразумева и руковање механизмима којима су оперемљена седишта за летачку посаду као и са наслонима истих, осим у случају када се минимални број чланова летачке посаде износи више од два. Ако се захтева компанијским SOP-ом, обука, која подразумева демонстрацију, може подразумевати и употребу кисеоничког система и листа провере које користе чланови летачке посаде.
- (г) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сви одговарајући захтеви из JAR-OPS буду укључени у обуку чланова кабинске посаде .

Додатак 2 JAR-OPS 1.1005/1.1010/11015

Обука

(види ACJ OPS 1.1010/1.1015);

1. Садржај обуке концепта унапређења потенцијала посаде, заједно са методологијом и терминологијом, мора бити наведена у оперативном приручнику.
2. Табела 1 указује који елементи концепта унапређења потенцијала посаде морају бити укључени у сваку врсту обуке

Елементи обуке	Уводни CRM курс	CRM обука авио-превозиоца	CRM обука за тип авиона	Годишња периодична CRM обука	Обука за старијег члана кабинске посаде
(а)	(б)	(ц)	(д)	(е)	(ф)
ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ					
Људски фактори у ваздухопловству Општа упутства која се односе на CRM принципе и циљеве	детаљно	не траже се	не траже се	не траже се	Преглед
Људске могућности и границе					
ИЗ ПЕРСПЕКТИВЕ ПОЈЕДИНАЧНОГ ЧЛАНА КАБИНСКЕ ПОСАДЕ					
Лична свест, људска грешка и поузданост, ставови и навике, самопоуздање	детаљно	не траже се	не траже се	Преглед (трогодишњи циклус)	не траже се
Стрес и управљање стресом					
Умор и опрезност					
Самопоуздање					
Свесност ситуације, тражење информација и њихова обрада					
ИЗ ПЕРСПЕКТИВЕ ЦЕЛОГ КАБИНСКОГ ОСОБЉА					
Спречавање прављења грешке и њено уочавање	не траже се	детаљно	у складу са типовима авиона	Преглед (трогодишњи циклус)	појачање (у складу са обавезама старијег члана кабинске посаде)
Подељена свест о ситуацији, тражење информације& обрада					
Организација посла (радних норми)					
Ефективна комуникација и координација између свих чланова посаде укључујући летачко особље као и неискусне чланове кабинског особља, културне разлике					
Управљање, сарадња, синергија, доношење одлука, поверавање					
Индивидуална одговорност и одговорност колектива, доношење одлука и акција					
Констатација и руковођење људским фактором који се односи на путнике: контрола гужве, путнички стрес, регулисање конфликтних ситуација, медицински фактори					
Специфичности које се односе на типове авиона (ускотрупни и широкотрупни, једна/више кабина.) састав летачкеи кабинске посаде и број путника	не траже се	детаљно			
ИЗ ПЕРСПЕКТИВЕ АВИО-ПРЕВОЗНИКА И ОРГАНИЗАЦИЈЕ					
Компанијски сигурносни обичаји, SOP, организациони фактори, фактори који су везани за врсту саобраћаја	не траже се	детаљно	у складу са типовима авиона	Преглед (трогодишњи циклус)	појачање (у складу са обавезама старијег члана кабинске посаде)
Ефективна комуникација и координација са оперативним особљем и земаљском службама					
Учешће у извештавању о угрожавању сигурности у путничкој кабини					
Случајеви засновани на проучавањима (види белешку)		тражи се	тражи се		

Додатак 3 JAR OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Медицински аспекти и обука за пружање прве помоћи

(види додатак 1 JAR OPS 1.1005)

(види додатак 1 JAR OPS 1.1010)

(види додатак 1 JAR OPS 1.1015)

- (a) Медицински аспекти и обука за пружање прве помоћи мора обухватати следеће предмете:
- (1) Физиологију лета укључујући потребе за кисеоником и хипоксију;
 - (2) Хитне медицинске поступке ваздухопловству:
 - (i) Астма
 - (ii) Гушење
 - (iii) Срчани напад
 - (iv) Реакције на стрес и алергијске реакције
 - (v) Шок
 - (vi) Шлог
 - (vii) Епилепсија
 - (viii) Шећерна болест
 - (ix) Мучнина произуроквана превозом
 - (x) Хипервентилација
 - (xi) Узнемирење гастро-интестиналног тракта и
 - (xii) Порођај
 - (3) Практично карио-пулмолошко оживљавање, од стране сваког члана кабинске посаде, у окружењу које представља авионско, као и коришћење специјалне лутке.
 - (4) Основни курс прве помоћи и обука преживљавања, која укључује:
 - (i) губитак свести
 - (ii) опекотине
 - (iii) озледе
 - (iv) преломи и повреде меког ткива
 - (5) Здравље у току путовања и хигијена укључујући:
 - (i) Ризик при контакту са инфективним болестима, посебно при летовима у тропске и субтропске области. Извештавање о инфективним болестима, заштита од инфекција, избегавање тровања водом и храном. Обука се мора изводити са циљем смањења оваквих ризика;
 - (ii) хигијена у кабини
 - (iii) смрт у кабини
 - (iv) руковање са клиничким отпадом
 - (v) дезинфекција авиона; и
 - (vi) указивање на опрезност, психолошки ефекти болести, физиологија сна, метаболички ритам и промена временске зоне.

- (6) Употреба одговарајуће авионске опреме укључујући садржај опреме за прву помоћ, садржај медицинске помоћи за ванредне ситуације, кисеоник за прву помоћ, медицинску опрему за ванредне ситуације.

Додатак 1 JAR-OPS 1.1020

Обука освежења знања

(види IEM додатка 1 JAR OPS 1.1005/1.1010/1.1015/1.1020 – методи обуке)

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди освежење знања, за сваког члана кабинске посаде, а да ту врсту обуке спроводе одговарајуће квалификована лица. Обука мора укључивати најмање следеће садржаје:
- (1) Поступци у ванредним ситуацијама, укључујући поступке у случају онеспособљеног пилота;
 - (2) Поступци евакуације укључујући поступке контроле над масом путника
 - (3) Употребу и практично отварање свих нормалних и излаза у случају ванредних ситуација, укључујући при томе случај када не ради систем за отварање излаза уколико је уграђен. Ово укључује употребу и довољну физичку способност за активирање тобогана за евакуацију. Обука треба да се обави на авиону или на одговарајућем уређају за обуку;
 - (4) Показивање функционисања свих осталих излаза укључујући и прозоре у пилотској кабини; и
 - (5) Положај и руковање опремом за принудне поступке, укључујући и кисеонички систем, облачење појасева за спасавање, преносних боца за кисеоник као и заштитне опреме за дисање.

ОДЕЉАК II – ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

JAR-OPS 1.1040 Општа правила за Оперативни приручник

- (a) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни приручник садржи све инструкције и информације које су неопходне оперативном особљу за обављање њихових дужности.
- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да садржај оперативног приручника, укључујући све додатке и измене, није у супротности са условима садржаним у Уверењу о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта које поседује авио-превозник (АОС) или било којим применљивим прописима, и да је прихватљив, или, где је примењиво, одобрен од стране ваздухопловних власти. (види IEM OPS 1.1040(b)).
- (в) Уколико другачије није одобрено од стране ваздухопловних власти, или уколико није другачије прописано националним законом, авио-превозник је дужан 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 1.1040(c)).
- (г) Уколико је неопходно да авио-превозник изради нови оперативни приручник или његове главне делове/поглавља, мора да га усклади са ставом (в) горе. У свим осталим случајевима, авио-превозник је дужан да што је пре могуће примени одредбе из става (в), а најкасније до 1. децембра 2000. године.

- (е) Авио-превозник може да изради оперативни приручник у више томова.
- (ђ) Авио-превозник је дужан да обезбеди лак приступ копијама сваког дела оперативног приручника свом оперативном особљу, а које се односи на њихове дужности. Осим тога, авио-превозник је дужан да за сваког члана посаде обезбеди лични примерак или само делове из тома А и Б оперативног приручника који је за њих релевантан.
- (е) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је оперативни приручник допуњен или измењен тако да су инструкције и информације које садржи ажурне. Авио-превозник је дужан 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 је дужан да достави надлежном органу намераване допуне и измене пре датума њиховог ступања на снагу. Када се допуна односи на део оперативног приручника који мора да буде одобрен у складу са JAR-OPS-ом, исто је потребно прибавити пре него што измена ступи на снагу. Када се у интересу сигурности захтевају хитне допуне или измене, оне могу бити објављене и примењене тренутно, са тим да је поднет захтев за њихово одобрење.
- (и) Авио-превозник је дужан да у оперативни приручник укључи све допуне и измене које захтевају ваздухопловне власти.
- (ј) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су информације узете из одобрених докумената, и било којих додатака тим одобреним документима, адекватно приказане у оперативном приручнику као и да оперативни приручник не садржи информације супротне одобреним документима. Ипак, овај захтев не спречава авио-превозника да користи строжије податке и процедуре.
- (к) Авио-превозник је дужан да обезбеди да садржај оперативног приручника буде у облику који је једноставан за употребу. Сам концепт оперативног приручника мора бити такав да узима у обзир људски фактор.
- (л) Ваздухопловне власти могу одобрити авио-превознику да оперативни приручник или његове делове прикаже у облику другачијем од штампаног на папиру. У таквим случајевима мора се обезбедити прихватљив ниво приступачности, употребљивости и поузданости.
- (љ) Употреба скраћене верзије оперативног приручника не ослобађа авио-превозника од захтева наведених у JAR-OPS 1.130.

JAR-OPS 1.1045 Оперативни приручник – структура и садржај

(види Додатак 1 JAR-OPS 1.1045)

(види AMC OPS 1.045)

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни приручник има следећу основну структуру:

Део А Опште/Основно

Овај део треба да садржи оперативну политику, све инструкције и процедуре које нису у вези са типом авиона, а које су потребне за сигурно обављање летења.

Део Б Летење/употреба авиона

Овај део треба да садржи све инструкције и процедуре, у вези са типом авиона које су потребне за сигурно обављање летења. Овај део треба узимати у обзир све разлике између типова, варијанти или појединачних авиона које користи авио-превозник.

Део Ц Инструкције и информације о рутама и аеродромима

Овај део треба садржати све инструкције и информације потребне за област летења.

Део Д Обука

Овај део треба садржати све инструкције за обуку особља које се захтевају ради сигурног обављања летења.

- (б) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је садржај оперативног приручника у складу са Додатком 1 JAR-OPS 1.1045 и примерен за подручја и врсте летова.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да детаљна структура оперативног приручника буде прихватљива за ваздухопловне власти. (види IEM OPS 1.1045(с)).

JAR-OPS 1.1050 Летачки приручник авиона

Авио-превозник је дужан да чува важећи одобрени летачки приручник авиона или њему одговарајући документ за сваки авион који користи.

JAR-OPS 1.1055 Налог за лет

- (а) Авио-превозник је дужан да чува следеће информације за сваки лет у облику налога за лет:
 - (1) регистрацију авиона;
 - (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); и
 - (12) потпис вође ваздухоплова (или одговарајуће особе). (види IEM OPS 1.1055(а)(12)).
- (б) Ваздухопловне власти могу одобрити авио-превознику да не држи налог за лет или његове саставне делове уколико су одговарајуће информације доступне у другој документацији (види IEM OPS 1.1055(б)).
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да су унети подаци тачни и трајно забележени.

JAR-OPS 1.1060 Оперативни план лета

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни план лета и да подаци унети у току лета садрже следеће ставке:
- (1) регистрацију авиона;
 - (2) тип и варијанту авиона;
 - (3) датум лета;
 - (4) ознаку 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 слетање 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 тражене у ставовима (12), (13), (14) и (15) горе;
 - (19) одобрење ATS плана лета
 - (20) прорачуне измена плана у лету;
 - (21) потребне метеоролошке податке.
- (б) Ставке које су већ доступне у другој документацији или из некога другог прихватљивог извора, или нису од значаја за врсту лета, могу се да се изоставе из оперативног плана лета.
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да оперативни план лета као и његова примена буду описани у оперативном приручнику.
- (г) Авио-превозник је дужан да обезбеди да сви записи у оперативном плану лета буду тачни и да су трајни.

JAR-OPS 1.1065 Период чувања докумената

Авио-превозник је дужан да обезбеди да сви записи и сви релевантни, оперативни и технички подаци, за сваки поједини лет, буду сачувани у периодима прописаним у Додатку 1 JAR-OPS 1.1065.

JAR OPS 1.1070 Компанијски приручник о управљању одржавањем

Авио-превозник је дужан да чува важећи одобрени приручник о управљању одржавањем, како је прописано у делу М – М.А 704 – Управљање обезбеђивања сталне пловидбености

JAR-OPS 1.1071 Оперативни дневник авиона

Авио-превозник је дужан да чува оперативни дневник авиона, како је прописано у делу М – М.А. 306 Систем вођења оперативног дневника авио-превозника.

Додатак 1 уз JAR OPS 1.1045 Садржај Оперативног приручника
(види IEM Додатак 1 JAR OPS 1.1045)

Авио-превозник треба да обезбеди да оперативни приручник садржи следеће:

А. 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 применљивог Уверења о оспособљености за обављање јавног авио-транспорта авио-превозника.
- (б) Изјава да приручник садржи оперативне инструкције којих се релевантно особље мора придржавати.
- (в) Листа и кратки опис различитих делова, њихов садржај, применљивост и употреба.
- (г) Објашњења, дефиниције појмова и израза потребних за коришћење приручника.

0.2 Систем допуна и ревизија

- (а) Детаљи о лицу(има) одговорном(им) 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, ако је применљиво, на картама и дијаграмима).
- (е) Привремене измене.
- (ж) Опис система дистрибуције приручника, допуна и измена.

1 ОРГАНИЗАЦИЈА И ОДГОВОРНОСТИ

1.1 Организацијска структура. Опис организационе структуре, укључујући општу организациону шему компаније и организациону шему оперативе. Организациона шема мора да прикаже везу између Одељења саобраћајне делатности и осталих одељења у компанији. Нарочито је важно да буду приказане подређеност и линије извештавања између свих сектора, одељења итд, које се односе на сигурност летења.

1.2 Именовани руководиоци. Име сваког именованог руководиоца, одговорног за летачке послове, систем одржавања, обуку посаде и земаљске послове, како је прописано у JAR-OPS 1.175(з). 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 сигурност летења и усаглашеност са применљивим 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, осим вође ваздухоплова.*

2 ОПЕРАТИВНО УПРАВЉАЊЕ И НАДЗОР

- 2.1 *Надзор над обављањем саобраћаја од стране авио-превозником .* Опис система за надзор обављања саобраћаја од стране авио-превозника (види JAR-OPS 1.175 (e)). Систем мора да прикаже како се врши надзор сигурности летења и оспособљеност особља. Нарочито мора да се опишу процедуре које су у вези са следећим:
- (a) 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 инструкција и информација.* Опис било којег система за објављивање информација које могу да буду оперативне природе, али су допуна онима у оперативном приручнику. Мора бити укључена применљивост ових информација као и одговорности за њихово објављивање.
- 2.3 *Програм превенције удеса и сигурности 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 вршења инспекције од стране овлашћених лица ваздухопловних власти.

3 СИСТЕМ КВАЛИТЕТА

Опис усвојеног система квалитета, укључујући најмање:

- (a) политику квалитета;
- (б) опис организације система квалитета; и
- (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 и врсту лета који се изводи;
- (в) фазу лета;
- (г) минималну потребну посаду и планирано време летења;
- (д) искуство (укупно и на типу авиона), скорашњост и квалификација чланова посаде;
- (ђ) именоване вође ваздухоплова и, ако је неопходно обзиром на трајање лета, процедуре за одмор вође ваздухоплова или других чланова посаде. (види Додатак 1 JAR-OPS 1.940);
- (е) именоване старијег члана кабинске посаде, и, ако је неопходно обзиром на трајање лета, процедуре за одмор старијег члана кабинске посаде или неког другог члана кабинске посаде.

4.2 *Именоване вође ваздухоплова.* Правила која се примењују при именовану вође ваздухоплова.

4.3 *Онеспособљеност чланова летачке посаде.* Инструкције о препуштању вођства у случају онеспособљености летачке посаде.

4.4 *Летење на више типова авиона.* Изјава која указује на то који се авиони сматрају истим типом, у сврху:

- (а) планирања летачке посаде; и
- (б) планирања кабинске посаде.

5. ПОТРЕБНА ОБУЧЕНОСТ

5.1 Опис потребних дозвола, овлашћења, обученост / стручност (нпр. за руте и аеродроме), искуства, обука, провера и обнова знања оперативног особља за извршавање својих обавеза. При дефинисању, 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 (механичар летач и др.)
- (ђ) летење на више типова или варијанти авиона.

5.3 *Кабинска посада*

- (а) старији члан кабинске посаде;
- (б) члан 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*

- (a) за летачку посаду;
- (б) за кабинску посаду.

5.5 *Остало оперативно особље*

6. ЗДРАВСТВЕНЕ МЕРЕ ПРЕДОСТРОЖНОСТИ ЗА ПОСАДУ

6.1 *Здравствене мере предострожности за посаду.* Одговарајући прописи и упутства за чланове посаде у вези здравља, укључујући:

- (a) алкохол и друга опојна пића;
- (б) наркотике;
- (в) дроге;
- (г) таблете за спавање;
- (д) фармацеутске препарате;
- (ђ) вакцинација;
- (е) дубоко роњење;
- (ж) давање крви;
- (з) мере предострожности у вези са исхраном пре и у току лета;
- (и) спавање и одмор; и
- (ј) хирушке операције.

7. ОГРАНИЧЕЊА ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА

7.1 *Ограничење времена летења и радног времена и захтеви у вези одмора.* Шема направљена од стране авио-превозника у складу са одељком Q (или постојећим захтевима државе авио-превозника за време док се не усвоји одељак Q).

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.* Које су применљиве на летење:

8.1.1 *Минималне висине лета.* Опис методе за одређивање и примену минималних висина, укључујући:

- (a) Процедуру за утврђивање минималних висина/нивоа лета за летове који се обављају према правилима за визуелно летење и
- (б) Процедуру за утврђивања минималних висина/нивоа лета за летове који се обављају према правилима инструменталног летења,

- 8.1.2 *Критеријум и одговорности за издавање сагласности за употребу аеродрома узимајући у обзир одговарајуће захтеве који су дати у одељку Д, Е, Ф, Г, Х, И и Ј*
- 8.1.3 *Методe за утврђивање оперативних минимума аеродрома.* Метода за одређивање оперативних минимума аеродрома за IFR летове у складу са JAR-OPS 1, одељак Е. Метода мора да се позове на процедуре за одређивање опште видљивости и/или видљивости дуж полетно-слетне стазе и за применљивост стварне видљивости опажене од стране пилота, опште видљивости и видљивости дуж полетно-слетне стазе из метео извештаја.
- 8.1.4 *Оперативни минимуми на рути за VFR летове или VFR делове лета, и, када се користе једномоторни авиони, инструкције за избор руте обзиром на расположивост терена који омогућавају сигурно принудно слетање.*
- 8.1.5 *Презентација и примена оперативних минимума за аеродроме и као и дуж руте*
- 8.1.6 *Интерпретација метеоролошких података.* Материјал који објашњава декодирање метео прогноза и метео извештаја релевантних за област летења, укључујући интерпретацију условних израза.
- 8.1.7 *Одређивање количине горива, мазива и воденог метанола који се носе.* Методe којима се одређује и прати количина горива, мазива и воденог метанола која ће се носити на лету. Овај део такође мора да садржи инструкције о мерењу и расподели флуида који се носе. Такве инструкције 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 авиона. Систем за чување записа о гориву и мазиву мора да буде описан.
- 8.1.8 *Маса и центар тежишта.* Општи принципи масе и центра тежишта, укључујући:
- (а) дефиниције;
 - (б) методe, 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 врсте летова и типове авиона;
 - (ђ) опште инструкције и информације неопходне за верификацију различитих врста документације за масу и центражу, које се користе;
 - (е) процедуре измена у последњем тренутку;
 - (ж) специфичну тежину горива, мазива и воденог-метанола; и
 - (з) политику/процедуре размештаја путника.
- 8.1.9 *ATS план лета.* Процедуре и одговорности за припрему и подношење *ATS* плана лета. Фактори који треба да буду размотрени укључују методe 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. Мора да буде описана употреба оперативног плана лета, укључујући и пример оперативног плана који се користи.

8.1.11 *Оперативни дневник авиона авио-превозника.* Одговорности и употреба оперативног дневника авиона мора да буду описани укључујући пример коришћеног документа.

8.1.12 *Листа докумената, образаца и додатних информација који морају бити у авиону за време лета.*

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 поступке када је АPU 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 *Процедуре за опслуживање авиона, путника, и ствари, у вези са сигурношћу.* Опис процедура за опслуживање које треба да се користе када се додељују седишта и укрцавају и искрцавају путници и када се врши утовар и истовар авиона. Мора да буду дате и друге процедуре које се тичу безбедности док је авион на платформи. Процедуре за опслуживање морају укључивати 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 авиону;
- (д) посебан терет и разврставање одељака за утовар;
- (ђ) распоред земаљске опреме;
- (е) руковање авионским вратима;
- (ж) сигурност на платформи, укључујући заштиту од пожара, област удар млаза и усисавања;
- (з) процедуре покретања мотора, одласка и доласка на платформу, укључујући гурање и вучу авиона;
- (и) сервисирање авиона;
- (ј) документе и обрасце за опслуживање авиона;
- (к) вишеструко заузимање седишта у авиону.

8.2.3 *Процедуре за одбијање укрцавања.* Процедуре које обезбеђују да особе које су видно под дејством алкохола или које физички или својим понашањем показују да су под утицајем дрога, буде одбијене укрцавања у авион. Ово се не односи на болесне особе са одговарајућом негом.

8.2.4 *Одлеђивање и спречавање залеђивања на земљи.* Опис политике и процедура за одлеђивање и спречавање залеђивања авиона на земљи. Ово треба да укључи описе типова и ефекте залеђивања и других контаминирајућих материја на авионима у току стајања, кретања на земљи или полетања. Осим тога, мора да се наведе опис употребљених врста флуида, укључујући:

- (a) одговарајуће или комерцијалне називе;
- (b) карактеристике;
- (v) утицаје на перформансе авиона;
- (г) време дејства;
- (д) мере предострожности у току употребе.

8.3 *Летачке процедуре*

8.3.1 *VFR/IFR политика.* Опис политике одобравања летова 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) летења. Мора да буду размотрене:

- (a) Стандардне навигационе процедуре укључујући политику за вршење независних унакрсних провера уноса преко тастатуре, када они утичу на путању лета коју ће авион пратити;
- (b) MNPS и POLAR навигација и навигација у осталим означеним областима;
- (v) RNAV;
- (г) Промене плана у лету;
- (д) Процедуре у случају отказа система;
- (ђ) RVSM.

8.3.3 *Процедуре подешавање висиномера, укључујући употребу, где је примењиво:*

- метарски висином и таблице конверзије, и
- QFE оперативне процедуре

8.3.4 *Процедуре за употребу система за упозоравање на висину.*

8.3.5 *Процедуре за систем упозорења о опасном приближавању земљи/систем упозоравања за избегавање терена.* Процедуре и упутства неопходне за избегавање терена, укључујући ограничења за прилаз великим вертикалним брзинама у близини површине (одговарајући захтеви обуке су покривену делом Д 2.1)

8.3.6 *Политика и процедуре за употребу TCAS/ACAS.*

8.3.7 *Политика и процедуре за управљање горивом у лету.*

8.3.8 *Лоши и потенцијално опасни метеоролошки услови.* Процедуре за извођење летова у, и/или избегавање, потенцијално опасних атмосферских појава, укључујући:

- (а) олује;
- (б) услове 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.* Критеријум раздвајања због турбуленције у трагу, узимајући у обзир типове авиона, услове ветра и локацију полетно-слетне стазе.

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, у интересу сигурности, сматра неопходним. Захтеви морају укључивати процедуре предвиђеног одмора у летачкој кабини.

8.3.11 *Коришћење сигурносних појасева за посаду и путнике.* Захтеви да чланови посаде и путници користе сигурносне појасеве и/наслоне у току различитих фаза лета или када се, у интересу сигурности, сматра неопходним.

8.3.12 *Пристап пилотској кабини.* Услови за пристап пилотској кабини за лица која нису чланови летачке посаде. Такође мора бити укључњна политика која се односи на пристап овлашћених ваздухопловних инспектора.

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. Морају бити укључени и примери типова онеспособљености као и начина да се препознају.

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 бифеа;
- (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 авиона;

- (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 или искрцавају;
- (д) пушење у авиону.

8.3.16 *Процедуре информисања путника.* Садржај, начин и време информисања путника у складу са JAR-OPS 1.285.

8.3.17 *Процедуре за авионе који се користе када се захтева ношење опреме за откривање космичке или соларне радијације.* Процедуре за употребу опреме за откривање космичке или соларне радијације и за бележење читавања, укључујући мере које треба да се предузму у случају прекорачења граничних вредности наведених у оперативном приручнику. Поред тога, наводе се процедуре, укључујући процедуре Службе контроле летења које треба да се спроведу у случају да је донета одлука о понирању или промени руте.

8.1.18 *Политика употребе аутопилота и система регулације потиска.*

8.4 *Летење свим временским условима - AWO.* Опис оперативних процедура које се односе на летење у свим временским условима. (види JAR-OPS одељак Д и Е).

8.5 *ETOPS.* Опис процедура за обављање ETOPS летова (види AMC 20-xxx).

8.6 *Употреба Листе минималне исправности опреме и система авиона као и Листе одсупања од конфигурације*

8.7 *Некомерцијални летови.* Процедуре и ограничења за:

- (а) летове за обуку;
- (б) пробне летове;
- (в) летове у циљу испоруке авиона;
- (г) прелете;
- (д) показне летове; и
- (ђ) прелете на друго одредиште, укључујући врсту 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) кабинску посаду; и
- (в) путнике.

9. ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ И ОРУЖЈЕ

9.1 Информације, инструкције и опште упутство о превозу опасних материја, укључујући:

- (а) политику авио-превозника за превоз опасних материја;
- (б) упутство о захтевима за прихватање, означавање, руковање, чување и раздвајање опасних материја;
- (в) захтеви за посебним обавештењем у случају незгоде или догађаја када се превозе опасне материје,
- (г) процедуре за реаговање на ванредне ситуације у које су укључене опасне материје;
- (д) дужности свог укљученог особља сходно JAR-OPS 1.1215; и
- (ђ) инструкције о превозу запослених авио-превозника.

9.2 Услови под којима могу да се превозе оружје, бојева муниција и спортско оружје.

10. БЕЗБЕДНОСТ

10.1 Инструкције и упутства безбедности која нису поверљиве природе, мора да укључе овлашћења и одговорности оперативног особља. Политика и процедуре за поступање и пријављивање незаконитих радњи у авиону, као што су незаконито ометање, саботажа, претња бомбом и отмица, такође морају бити укључене.

10.2 Опис превентивних мера безбедности и обука.

Напомена: Делови инструкција по питању безбедности 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) дефиницију догађаја и одговарајућих 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 временски рок пријаве;
- (в) у случају удеса, опис оних одељења компаније, ваздухопловних 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, и метеоролошким условима опасним за летење;
- (д) процедуре за подношење писменог извештаја о инцидентима у вези са контролом летења, ACAS RA, ударима птица, опасним материјама и незаконитог ометања.
- (ђ) Процедуре пријављивања које треба да обезбеде усклађеност са JAR-OPS 1.085(б) и 1.420. Ове процедуре мора да садрже интерне процедуре пријављивања у вези са сигурности које чланови посаде треба да следе, и да су 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 отказа комуникације;
- (г) информације и инструкције које се односе на пресретање цивилних авиона;
- (д) околности у којима је потребно слушати радио-везу;
- (ђ) сигнале;
- (е) временски систем који се користи при летењу;
- (ж) одобрење за лет, придржавање плана лета и извештавање о позицији;
- (з) визуелне знакове упозорења авиону који лети без одобрења унутар или је у прилазу у рестриктивну, забрањену или опасну зону;
- (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) Узнемирујући и хитни сигнали.

13. ЗАКУП ВАЗДУХОПЛОВА

Опис оперативних споразума о закупу, пратеће процедуре и одговорности руководства.

Б ОПЕРАТИВНЕ СТАВКЕ ЗА ОДРЕЂЕНЕ ТИПОВЕ АВИОНЕ

Овај део узима у обзир разлику између типова, варијаната типова, према следећим ставовима:

0 ОПШТЕ ИНФОРМАЦИЈЕ И ЈЕДИНИЦЕ МЕРЕ

0.1 Опште информације (нпр. димензије авиона), укључујући опис јединица мере које се користе при извођењу летења дотичним типом авиона и табеле за конверзију.

1 ОГРАНИЧЕЊА

1.1 Опис серификованих и применљивих оперативних ограничења, укључујући:

- (а) примењени захтеви за сертификацију (нпр. JAR-23, JAR-25, Анекс 16 ICAO (JAR-36 и JAR-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) енвелопу(е) 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 НОРМАЛНЕ ПРОЦЕДУРЕ

2.1 Нормалне процедуре и дужности додељене посади, одговарајуће листе провере, систем за коришћење листа провере и изјава која покрива неопходне процедуре координације између летачке и кабинске посаде. 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) прилаз по правилима визуелног летења (VFR);
- (з) инструментални прилаз;
- (и) визуелни прилаз и кружење;
- (ј) неуспео прилаз;
- (к) нормално слетање;
- (л) након слетања;
- (љ) кретање на влажним и контаминираним полетно-слетним стазама.

3 АБНОРМАЛНЕ И ПРОЦЕДУРЕ У СЛУЧАЈУ ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ

3.1 Абнормалне и процедуре у случају ванредне ситуације и дужности додељене посади, одговарајуће листе провере, систем за коришћење листа провере и изјава која обухвата неопходне процедуре координације између летачке и кабинске посаде. Следеће абнормалне и процедуре у случају ванредне ситуације, као и дужности мора да буду укључене:

- (а) онеспособљеност посаде;
- (б) вежбе у случају пожара и појаве дима;
- (в) летови у којима кабина није под притиском и летови 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) удари грома;
- (е) комуникације у невољи и узбуђивање спасилачких служби од стране контроле летења;
- (ж) отказ мотора;
- (з) откази система;
- (и) упутство за скретање са руте у случају озбиљног техничког квара;
- (ј) упозоравање о близини земље;
- (к) TCAS упозорење;
- (л) смицање ветра;

- (љ) принудно слетање на земљу/воду, и
- (м) процедуре продуженог одласка

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 усаглашавање са захтеваним перформансама прописаним у JAR OPS 1 Одељци Ф, Г, Х и И, мора да буде укључен да би омогућио одређивање :

- (а) ограничења пењања у полетању – маса, висина, температура;
- (б) дужине стазе за полетање (сува, влажна, контаминирана);
- (в) података о путањи лета за прорачун надвишавања препрека, или, где је применљиво, путање у полетању;
- (г) губитка градијента у пењању под нагибом;
- (д) ограничења пењања на рути;
- (ђ) ограничења пењања у прилазу;
- (е) ограничења пењања при слетању;
- (ж) дужине стазе за слетање (сува, влажа, контаминирана) укључујући утицај отказа система или уређаја у лету, ако то утиче на дужину стазе за слетање;
- (з) ограничења при кочењу;
- (и) брзине применљиве за различите етапе лета (такође разматрајући влажне или контаминирани стазе).

4.1.1 *Додатни подаци који покривају летове у условима залеђивања.* Било која одобрена перформанса, која је у вези са дозвољеном конфигурацијом или са одступањем од конфигурације, као што је отказ анти скид система, мора да буде укључена.

4.1.2 Ако подаци о перформансама, захтеваним за одговарајућу класу перформанси, нису доступни у одобреном летачком приручнику авиона, онда други подаци прихватљиви за надлежни орган могу да буду укључени. Уместо тога, оперативни приручник може да се позива на одобрене податке садржане у летачком приручнику авиона, ако се такви подаци не користе често или у случају ванредних ситуација.

4.2 *Додатни подаци о перформансама.* Додатни подаци о перформансама, где је примењиво, укључујући:

- (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 3 или више мотора;
- (ђ) летове спроведене у складу са одредбама листе одступања од конфигурације.

5 ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА

- 5.1 Подаци и инструкције неопходни за планирање пре и у току лета, укључујући факторе као што су планиране брзина и подешавање снаге. Где је примењиво, мора да буду укључене процедуре за случај летова са отказом мотора, ETOPS (нарочито брзина крстарења са отказом једног мотора и максимална удаљеност до одговарајућег аеродрома одређене у складу са JAR-OPS 1.245) и летове на изоловане аеродроме.
- 5.2 Метод за прорачун количине горива потребног за различите фазе лета, у складу са JAR-OPS 1.255.

6 МАСА И ЦЕНТРАЖА

Инструкције и подаци за прорачун масе и положаја тежишта, укључујући:

- (a) систем прорачуна (нпр. индексни систем);
- (б) информације и инструкције за попуњавање документације о маси и центражи, укључујући ручно и компјутерски добијене;
- (в) ограничења масе и положаја тежишта за све типове, варијанте или поједине авионе које користи авио-превозник;
- (г) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта или индекс.

7 УТОВАР

Процедуре и одредбе за утовар и обезбеђење терета у авиону.

8 ЛИСТА ОДСТУПАЊА КОНФИГУРАЦИЈЕ

Листа(е) одступања конфигурације (CDL), ако је добијена од произвођача, узимајући у обзир типове и варијанте авиона који се користе, укључујући процедуре које треба да се спроведу када се авион отпрема на лет под условима његове CDL.

9 ЛИСТА МИНИМАЛНЕ ИСПРАВНОСТИ ОПРЕМЕ

Листа минималне исправности опреме узимајући у обзир типове и варијанте авиона који се користе и врсту(е)/подручја обављања летова. Листа минималне исправности опреме мора да укључи навигациону опрему и узме у обзир потребне навигацијске перформансе за руту и област летења.

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 смештајем, 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. Мора да се узме у обзир профил лета, број путника и могућа декомпресија кабине. Наведене информације мора да буду у облику који је једноставан за коришћење.

11 ПРОЦЕДУРЕ ЕВАКУАЦИЈЕ У СЛУЧАЈУ ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ

- 11.1 *Инструкције за припрему за евакуацију у случају ванредне ситуације, укључујући координацију посаде и одређивање њиховог положаја у случају ванредне ситуације.*
- 11.2 *Процедуре евакуације у случају ванредне ситуације.* Опис дужности свих чланова посаде за брзу евакуацију авиона и поступци са путницима у случају принудног слетања на земљу или воду или неке друге ванредне ситуације.

12 СИСТЕМИ АВИОНА

Опис система авиона, припадајућих команди и показивања и оперативне инструкције. (Види ИЕМ Додатак 1 JAR OPS 1.1045).

Ц ИНСТРУКЦИЈЕ И ИНФОРМАЦИЈЕ О РУТАМА И АЕРОДРОМИМА

- 1 Инструкције и информације које се односе на комуникацију, навигацију и аеродроме, укључујући минималне нивое лета и висине летења за сваку руту по којој ће се летети, и оперативни минимуми за сваки аеродром који се планира за коришћење, 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 објекте на аеродрому;
 - (д) процедуре прилаза, неуспелог прилаза и полетања, укључујући процедуре смањења буке;
 - (ђ) процедуре код отказа комуникације;
 - (е) службе трагања и спасавања у области над којом ће авион летети;
 - (ж) опис ваздухопловних карата које мора да се носе у авиону у зависности од врсте лета и руте којом се лети, укључујући метод за проверу њихове ваљаности;
 - (з) доступност ваздухопловних информација и МЕТ служби;
 - (и) комуникацијске/навигационе процедуре (COM/NAV) за лет на рути,
 - (ј) категоризацију аеродрома ради одређивања оспособљености летачке посаде (види АМС OPS 1.975);
 - (к) посебна ограничења аеродрома (ограничења перформанси и оперативне процедуре, 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 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 одељку Р; и
 - (б) све релевантне ставке прописане у одељку С.
- 2.4 *За оперативно особље, изузев чланова посаде (нпр. диспечер, особље за опслуживање 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 абнормалне или ситуације у случају ванредне ситуације које захтевају делимичну или примену свих процедура које се примењују у таквим ситуацијама и симулацију инструменталних метеоролошких услова (ИМС) помоћу вештачких средстава, нису симулиране током комерцијалних летова.
- 4 Опис документације која се чува и периоди чувања (види Додатак 1 уз JAR OPS 1.1065)

Додатак 1 уз JAR-OPS 1.1065
Време чувања документације

Авио-превозник је дужан да обезбеди да се следеће информације/документација чувају 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(с) – Систем вођења оперативног дневника авио-превозника

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 1.135	
Оперативни план лета	3 месеца
Оперативни дневник авиона	24 месеца након последњег уноса
NOTAM/AIS документација за припрему за одређену руту ако је израђена од стране авиопревозиоца	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	
Путни налог	3 месеца
Извештаји са лета за бележење догађаја као што је предвиђено у JAR-OPS 1.420 или за било који 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 који се односе на летачку посаду

Записи о летачкој посади	
Време летења, радно време и време одмора	15 месеци
Дозволе	Док је члан летачке посаде ангажован код оператора
Преобука и провера	3 године
Обука за вођу ваздухоплова (укључујући проверу)	3 године
Перодична обука и провера	3 године
Обука и провера за летење са било ког пилотског седишта	3 године
Скорашње искуство (JAR-OPS 1.970)	15 месеци
Оспособљеност за аеродроме и руте (према JAR-OPS 1.975)	3 године
Обука и оспособљеност за посебне летове када се захтева према JAR-OPS-у (нпр. ETOPS, CAT II/III и др.)	3 године
Одговарајућа обука за превоз опасних материја	3 године

Табела 4 - Записи који се односе на кабинску посаду

Записи 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 - Записи који се односе на остало оперативно особље

Записи о осталом оперативном особљу	
Записи о обуци/обучености 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 дозама космичке и соларне радијације	12 месеци након што члан посаде напусти посао код авио-превозника
Записи о Систему квалитета	5 година
Транспортни документ који прати превоз опасне материје	3 месеца након завршетка лета
Листа провере при прихвату 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 летења 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 P - ПРЕВОЗ ОПАСНИХ МАТЕРИЈА

JAR-OPS 1.1145 Опште

Авио-превозник се мора придржавати одговарајућих одредби наведених у Техничким Инструкцијама, без обзира на то:

- (a) да ли се лет одвија у потпуности или делимично унутар или у потпуности изван територије државе; или
- (б) да ли поседује одобрење за превоз опасних материја у складу са одредбама JAR-OPS 1.1155

JAR-OPS 1.1150 Појмови

- (a) Појмови који се користе у овом одељку 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) *Одобрење.* У свху усаглашавања са одредбама JAR-OPS 1.1165(б)(2), одобрење које се захтева Техничким Инструкцијама, и издаје се од стране ваздухопловних власти, а за превоз опасних материја које су у нормалним околностима забрањене за превоз ваздушним путем или су забрањене из других разлога, а као што је неведено у Техничким Инструкцијама;
- (3) *Авион намењен само за превоз робе.* Сваки авион који превози робу или делове имовине али не и путнике. У вези са тим следећа лица се не сматрају путницима:

- (i) члан посаде;

- (ii) запослени авио-превозника којима је одобрен превоз, а у складу са инструкцијама датим у оперативном приручнику
 - (iii) овлашћени представник ваздухопловних власти;
 - (iv) лице која обавља дужности везане за специфичност утоварене пошилике;
- (4) *Опасна материја*. Артикали или супстанце које могу изазвати ризик по здравље, сигурност, имовину или околину, а које се приказане у листама опасних материја које се налазе у Техничким Инструкцијама или које су класификоване у складу са тим инструкцијама.
 - (5) *Удес проузрокован превозом опасних материја*. Настали догађај повезан са превозом опасних материја, а који има за последицу смрт или тешку телесну повреду лица или веће оштећење имовине (види ACJ OPS (IEM) 1.1150 (a)(5) и (a)(6)).
 - (6) *Незгода проузрокована превозом опасних материја*. Догађај, различит од удеса, који се не мора догодити у авиону, а који је проузрокован превозом опасних материја, и има за последицу повређивање лица, оштећење имовине, ватру, ломове, проливање, цурење течности или зрачење као и неки други доказ којим се указује да није очувана целовитост паковања. Сваки догађај повезан са превозом опасне материје који озбиљно угрожава авион или путнике сматра се незгодом насталом услед превоза опасних материја (Види ACJ OPS (IEM) 1.1150 (a)(5) и (a)(6))
 - (7) *Документ за превоз опасних материја*. Документ дефинисан Техничким Инструкцијама. Наведени документ попуњава лице које нуди опасну материју на превоз ваздушним путем, а садржи неопходне информације о тој опасној материји;
 - (8) *Изузеће*. У сврху усаглашавања са одредбама наведеним у овом одељку, то је одобрење наведено у Техничким Инструкцијама и које ваздухопловне власти свих заинтересованих држава, којим се авио-превозник ослобађа одредби наведеним у Техничким Инструкцијама.
 - (9) *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
(Примедба: Види Јединица за превоз робе када опасна материја није радиоактивна)
 - (10) *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, пртљага или робе;
 - (11) *Оверпак*. Амбалажа коју користи један пошилиалац, а садржи један или више колета формирајући једну јединицу погодну за лакше руковање и складиштење. (Примедба: 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 било који саставни део или материјал неопходан за спремиште, а који обезбеђује усаглашеност за захтевима паковања.
 - (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; 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 нерва, 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.
- (15) *Техничке Инструкције*. Последње важеће издање Техничких инструкција за сигуран превоз опасних материја ваздушним путем, укључујући допуне и све одобрене измене објављене одлуком комитета међународне организације за цивилни ваздушни саобраћај (ИКАО документ 9284-AN/905);
- (16) *Јединица за превоз робе*. Било који тип авионског контејнера, палете са мрежом или палете са мрежом и одговарајућим прекривачем-иглоом (Примедба: оверпак није укључен у ову дефиницију, за контејнер који садржи радиоактивну материју видети такође дефиницију робног контејнера);

JAR-OPS 1.1155 Одобрење за превоз опасних материја

- (a) Авио-превозник не сме превозити опасне материје ако то предходно нису одобриле ваздухопловне власти.
- (б) Пре издавања одобрења за превоз опасних материја, авио-превозник мора доказати ваздухопловним властима, да је обавио адекватну обуку као и да сва одговарајућа документа (нпр за руковање на земљи, опслуживање авиона, обуку) садрже информације и инструкције везане за опасне материје, као и да постоје процедуре којима се обезбеђује безбедно руковање са опасним материјама у свим фазама транспорта ваздушним путем.
Напомена: Изузеће или одобрење наведено у JAR-OPS 1.1165(б)(1) или (2) је додатак на горе наведено тако да није потребно испуњавати услове наведене у делу (б).

JAR-OPS 1.1160 Област примене

Артикли или супстанце које би иначе биле сврстане у опасне материје, али које нису предмет Техничких Инструкција, у складу са делом 1 и 8 ових Инструкција, су изузети од одредби овог одељка, под условом да:

- (a) када се налазе у авиону уз одобрење авио-превозника, а за потребе пружања медицинске помоћи пацијенту за време лета (види ACJ OPS 1.1160(a)). Они се:
 - (1) превозе због употребе на лету, или чине саставни део сталне опреме авиона прилагођеног за посебну намену у смислу медицинске евакуације; или се превозе на лету који обавља исти авион како би преузео пацијента или након што је пацијент превежен у случајевима када је неизводљиво укрцавање или искрцавање тих артикала и супстанци у време лета којим је пацијент превежен али са намером да исти буду истоварени што је пре могуће
 - (2) када су смешетене у авиону, уз одобрење авио-превозника, а како би се обезбедила, у току лета, медицинска помоћ пацијенту, те опасне материје морају испуњавати следеће и морају се држати у положају у којем се користе или су безбедно смештене када нису у употреби и које су обезбеђене у току полетања и слетања и у свако друго време када вођа ваздухоплова сматра да је потребно, у циљу сигурности:

- (i) боце са гасом, које морају бити 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) оперема која садржи влажне батерије које се морају чувати и када је неопходно обезбедити, у усправном положају како би се спречило цурењ електролита из њих
- (б) за које се захтева да буду на лету унутар авиона и које су у складу са одговарајућим JAR прописима или се налазе из оперативних разлога (види ACJ OPS 1.1160(b)), али артикли или супстанце које се користе као резервни делови за замену или који су демонтрани приликом замене, се морају превозити у авиону на начин који је дефинисан у Техничким Инструкцијама.
- (в) су смештене у предатом пртљагу:
- (1) који носе путници или чланови посаде у складу са Техничким Инструкцијама (види ACJ OPS 1.1160(c)(1)), или
 - (2) које су одвојени од власника у току транзита (нпр изгубљени пртљаг или погрешно отпремљен пртљаг) али који превози авио-превозник (види ACJ OPS 1.1160(c)(1))

JAR-OPS 1.1165 Ограничења при превозу опасних материја

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да артикли или супстанце, или остале супстанце које се декларишу као опасне материје, и које су посебно означене својим именом или општим описом у Техничким Инструкцијама као забрањене за превоз под било којим околностима, неће бути превожене ни једним авионом.
- (б) (види ACJ OPS (IEM) 1.1165(b)). Авио-превозник не сме превозити артикле и супстанце или остале супстанце које су декларисане као опасне материје, које се налазе у Техничким Инструкцијама и забрањене су за превоз у нормалним околностима осим ако нису испуњени следећи услови из Инструкција:
- (1) да су издата неопходна изузећа, од свих заинтересованих држава, а сходно захтевима одредбама из Техничких Инструкција или
 - (2) да је дато одобрење од свих заинтересованих држава, у случајевима да је такво одобрење захтевано Техничким Инструкцијама.

JAR-OPS 1.1190 *Намерно остављено празно*

JAR-OPS 1.1195 Прихватање опасних материја на превоз

- (а) Авио-превозник не сме да прихвати опасне материје на превоз осим ако:
- (1) колето, оверпак или робни контејнер нису проверени у складу са процедурама прихвата дефинисаним у Техничким Инструкцијама.

- (2) превоз опасне материје прате две копије транспортног документа, осим ако није другачије наведено у Техничким Инструкцијама.
- (3) се Енглески језик употребљава за:
 - (i) означавање и обележавање колета
 - (ii) транспортни документ који прати опасну материју, као додатак неком другом језику који се захтева
- (б) Авио-превозник мора користити контролну листу за прихватање опасних материја на превоз, а која мора омогућити проверу свих релевантних детаља. Иста мора буди у форми која омогућава ручно, механичко или компјутерско бележење резултата добијених при прихватању опасних материја.

JAR-OPS 1.1200 Контрола оштећења, цурења или загађења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се:
 - (1) 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) јединица за превоз робе не утовари у авион осим ако се предходно изврши провера која се захтева Техничким Инструкцијама и ако је резултат те провере такав да нема индикација да је дошло до цурења, или оштећења
 - (3) колета, оверпак или робни контејнери из којих је примећено цурење опасне материје или су оштећени не буду утоварени у авион;
 - (4) свако колето опасне материје које је пронађено у авиону, и изгледа оштећено или цури уклони или припреми за уклањање од стране надлежних служби 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 авиона или његовог терета; и
 - (5) колета, оверпак и робни контејнери, буду проверени на знаке оштећења или цурења након истовара из авиона или из јединице за превоз робе. Ако се уоче оштећења или цурење, простор где је била смештена опасна материја мора бути проверен на нема оштећења или загађења.

JAR-OPS 1.1205 Отклањање загађења

- (а) Авио-превозник је дужан да обезбеди да:
 - (1) свако загађење настало услед цурења или оштећења колета које садржи опасне материје мора бити уклоњено без одлагања као и да се предузму кораци којима се неутралише опасност на начин дефинисан у Техничким Инструкцијама; и
 - (2) авион који је загађен радиоактивном материјом одмах 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.
- (б) У случајевима не усклађености са било којим ограничењима датим у Техничким Инструкцијама, а који се односе на ниво зрачења или загађења,

- (1) авио-превозник мора:
 - (i) обезбедити да шпедитер буде информисан уколико је примећена неусклађеност током превоза;
 - (ii) одмах предузме одговарајуће кораке ради смањења последица неусклађености
 - (iii) обавести шпедитера о неусаглашености и одговарајуће ваздухопловне власти, што је пре могуће због практичности и одмах када је дошло до ванредне ситуације или се све одвија у смеру ванредне ситуације

- (2) авио-превозник, такође мора, у оквиру својих одговорности:
 - (i) истражи неусаглашеност, као и узроке који су довели до исте, чињенице и последице
 - (ii) да предузме одговарајуће мере како би уколонио узроке и околности које су довеле до неусађености и како би спречио понављање сличних околности које су довеле до неусклађености;
 - (iii) да комуницира са одговарајућим ваздухопловним властима о узроцима неусаглашености као и о корективним или казним мерама које су предузете или које ће се предузети

JAR-OPS 1.1210 Ограничења утовара

- (a) *Путничка, 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, осим оних дефинисаних Техничким Инструкцијама.
- (b) *Робни одељци.* Авио-превозник је дужан да обезбеди да опасне материје буду утоварене, раздвојене, смештене и обезбеђене у авиону на начин дефинисан у Техничким Инструкцијама.
- (в) *Опасне материје предвиђене за превоз само авионом намењеним искључиво за превоз робе.* Авио-превозник мора обезбедити да се колета, са опасним материјама, која су означена налепницом “Cargo Aircraft Only”, превозе само авионом намењеним искључиво за превоз робе и да су утоварена у њега на начин дефинисан Техничким Инструкцијама.

JAR-OPS 1.1215 Информисање

- (a) *Информације особљу.* Авио-превозник мора обезбедити неопходне информације у компанијском оперативном приручнику и/или другим одговарајућим приручницима како би омогућио особљу да обавља своје обавезе 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. Где год је примењиво, ове информације морају бити прослеђене и заступнику авио-превозника.

- (б) *Информације путницима и другим лицима.*
 - (1) Авио-превозник мора обезбедити да се информације објављују у складу са Техничким Инструкцијама тако да путници буду упозорени о врстама артикала који су забрањене за превоз авионима; и

- (2) Авио-превозник мора обезбедити да упозорења буду доступна на местима прихватања робе, и којима се пружају информације неопходне за транспорт опасних материја.
- (в) *Обавештења вођи ваздухоплова.* Авио-превозник је у обавези да обезбеди:
- (1) да вођа ваздухоплова добије информацију у писаном облику у вези са опасним материјама које ће се налазити у авиону, на начин дефинисан Техничким инструкцијама.
 - (2) информације које предствљају 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 на доступној локацији све до завршетка лета на који се односи то обавештење. Ова копија, или информације које се налазе у њој, морају бити лако доступне аеродрому са кога се врши последње полетање као и првом следећем аеродрому доласка, све до завршетка лета на који се односе те информације;
 - (4) када се превоз опасних материја врши на лету који се комплетно или делимично одвија ван територије државе, Енглески језик се мора користити за потребе издавања писаних информација вођи ваздухоплова, а као додатак може се користити и било који други језик који се захтева (види Табелу 1 додатка 1 JAR OPS-а 1.1065 којим се дефинише период чувања докумената)
- (д) *Обавештења у случају незгоде или удеса авиона.*

Авио-превозник чији је авион учествовао у незгоди, мора на захтев, доставити све неопходне информације које се захтевају Техничким Инструкцијама

1. Авио-превозник чији је авион учествовао у удесу или озбиљној незгоди мора без одлагања да обезбеди све информације које се захтевају Техничким Инструкцијама.
 2. Авио-превозник чији је авион мора укључити процедуре у одговарајуће приручнике и план у случају незгоде како би обезбедио ову врсту информисања.
- (е) Информације у случају ванредне ситуације у току лета. (види ACJ OPS 1.1215(e))
- (1) У случају ванредне ситуације у току лета вођа ваздухоплова мора, чим пре ситуација дозволи, да обавести одговарајуће службе контроле летења, о опасним материјама које се превозе као роба у авиону, на начин дефинисан у Техничким Инструкцијама.

JAR-OPS 1.1220 ПРОГРАМИ ОБУКЕ

(види ACJ OPS (AMC) 1.1220)

- (а) Авио-превозник у обавези да пропише и одржава програме обуке особља, како се захтева Техничким инструкцијама. Програме обуке морају одобрити ваздухопловне власти.

- (б) Авио-превозник је дужн да обезбеди да особље буде обучено према захтевима који су примерени њиховим одговорностима
- (в) Авио-превозник је дужан да обезбеди да при запослењу особе на радно место које уључује превоз опасним материја ваздушним путем, иста буде обучена или да је обука констатована.
- (г) Авио-превозник је дужан да обезбеди да комплетно особље које се обучава, обави тестирање којим потврђује разумевање својих одговорности.
- (д) Авио-превозник је дужан да обезбеди да комплетно особље за које се захтева обука за превоз опасних материја, обави и обнову знања у временском интервалу који није дужи од 2 године.
- (ђ) Авио-превозник је дужан да обезбеди да се записи са обука везаних за превоз опасних материја, чувају за комплетно особље, као што се захтева Техничким Инструкцијама.
- (е) Авио-превозник је дужан да обезбеди да је особље његовог овлашћеног агента за опслуживање, оспособљено, као што се захтева Техничким Инструкцијама.

JAR-OPS 1.1225 Извештаји о незгодама и удесима изазваним опасним материјама
(види ACJ OPS (AMC) 1.1225)

- (а) Авио-превозник је у обавези да пријави удес или незгоду изазвану опасним материјама ваздухопловним властима као и одговарајућим ваздухопловним властима државе де се догодила незгода или удес, на начин који је дат у додатку 1 JAR OPS 1.1225. Први извештај мора бити прослеђен у року од 72 часа од догађаја, осим ако околности то спречавају и мора садржати појединости познате у то време. Ако је неоподно, додатни извештај мора бити направљен што је пре могуће и који даје додатне информације до којих се дошло.
- (б) Авио-превозник је дужан да пријави ваздухопловним властима, као и одговарајућим властима државе где се догађај десио, пронађене не пријављене или погрешно пријављене опасне материје откривене у роби или путничком пртљагу, као што је дато у додатку 1. JAR OPS 1.1225 Први извештај мора да буде послат у року од 72 часа од откривања, осим ако околности то спречавају и мора садржати појединости познате у то време. Ако је неопходно, наредни извештај мора бити направљен што је пре могућем и који даје додатне информације до којих се дошло.

Дodataк 1 JAR OPS 1.1225 Извештаји о незгодама и удесима изазваним опасним материјама

1. Авио-превозник је дужан да обезбеди да сваки тип незгоде или удеса изазван од стране опасних материја буде пријављен, независно од тога да ли се опасна материја превозила као роба, или се налазила у пошти или у пртљагу путника или посаде. Проналазак не пријављених, погрешно пријављених опасних материја као робе, или у пошти или у пртљагу се такође мора пријавити.
2. Први извештај мора бити послат у року од 72 часа од догађаја осим ако неке одређене околности то спречавају. Може бити послата било којим средствима, укључујући и електронску пошту, телефон или факс. Овај извештај мора садржати појединости које су у том тренутку познате, а према редоследу који се налази у параграфу 3. Ако је неопходно, наредни извештај мора бити направљен што је пре могуће и мора садржати све појединости које нису биле познате у време слања првог извештаја. Ако је извештај био вербални, писмена потврда истог се мора послати што је пре могуће.
3. Први и наредни извештај морају бити што прецизнији и да садрже следеће податке који су примерени:

- a. Датум незгоде или удеса или откривања неприављених 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, када је познат
 - 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. било које друге релевантне податке
 - и. предпостављени узрок незгоде или удеса
 - ј. предузете мере
 - к. било коју меру извештавања, и
 - л. име, звање, адресу и број телефона особе која је сачинила извештај
4. Копије одговарајућих докумената и фотографије које су урађене морају бити дате уз извештај.

JAR-OPS 1.1230 Намерно остављено празно

ОДЕЉАК С – БЕЗБЕДНОСТ

JAR OPS 1.1235 Захтеви безбедности

Авио-превозник мора обезбедити да је комплетно одговарајуће особље буде упознато и да поступа у складу са одговарајућим одредбама програма националне безбедности државе авиопревозника.

**JAR OPS 1.1240 Програм обуке
(види ACJ OPS 1.1240)**

Авио-превозник мора утврдити, одржавати и спроводити одобрене програме обуке који омогућавају члановима посаде авио-превозника предузимање одговарајућих поступака у циљу спречавања радњи незаконитог ометања, као што су саботаже или незаконите отмице авиона као и да смањи на најмању могућу меру, последице таквих догађаја, уколико до њих дође. Програм обуке мора бити у складу са програмом националне безбедности из домена ваздухопловства. Сваки члан посаде мора поседовати знање као и способност из свих елемента програма обуке.

JAR OPS 1.1245 Пријављивање незаконитих радњи

Након извршене незаконите радње у авиону, вођа ваздухоплова, или у случају његове одсутности авио-превозник, мора проследити, без одлагања, извештај о незаконитој радњи одређеним локалним ваздухопловним властима као и ваздухопловним властима државе авио-превозника.

JAR OPS 1.1250 Листа провере за претраживање авиона

Авио-превозник мора обезбедити да се у авиону налази листа провере са поступком којег се треба придржавати при претраживању авиона ради откривања бомбе или импровизоване експлозивне направе, уколико се посумља на саботажу као и за проверу авиона у циљу проналажења скривеног оружја, експлозива или других опасних направа, у случајевима када постоји добро поткована сумња да ће авион бити предмет незаконите радње. Листа провере мора садржати и упутство за одговарајуће поступке који се морају предузети у случају да се бомба или сумњиви предмет пронађе и као и информацију о месту најмањег ризика, уколико ту информацију дао ималац уверења о типу авиона.

JAR OPS 1.1255 Безбедност пилотске кабине

- (a) У свим авионима који су опремљени вратима пилотске кабине, иста морају поседовати могућност да буду закључана. Начин и процедуре којим кабинска посада обавештава летачку посаду у случају сумњиве активности или нарушавање безбедности у кабини, морају бити прихватљиве за ваздухопловне власти.
- (б) Од 1 Новембра 2003 године, сви путнички авиони, са највећом одобреном масом на полетању од 45500 кг и више или са највећим одобреним бројем путничких седишта од 60 и више, морају бити опремљени одобреним вратима пилотске кабине. Иста морају поседовати могућност закључавања и откључавања са сваког пилотског седишта, као и да су произведена на начин којим се испуњавају захтеви прописани одредбама JAR 26.260. Конструкција врата несме ометати поступке у случају ванредних ситуација, као што је прописано у JAR 26.250.
- (в) У свим авионима опремљеним вратима пилотске кабине, у складу са захтевима из дела (б):
 - (1) ова врата морају бити затворена пре стартовања мотора за потребе полетања и остати закључана када је то дефинисано процедуром безбедности или то захтева вођа ваздухоплова, све док се мотори не угасе након слетања, осим када је неопходно за улаз овлашћених особа или напуштање према националном програмом безбедности.
 - (2) Средства за осматрање подручија ван пилотске кабине морају бити обезбеђена и то са сваког пилотског седишта, са циљем препознавања особа које захтевају да уђу у пилотску кабину као и да приметите сумњиво понашање или потенцијалну претњу.

П Р И Л О Г 2

ОДЕЉАК А – ПРИМЕЊИВОСТ

JAR-OPS 3.001 Примењивост

(Види Додатак 1 JAR-OPS 3.001)

- (a) 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:
- (1) Хеликоптере када се користе у војне, царинске и полицијске сврхе и за SAR трагање и спасавање; нити
 - (2) 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(a) - 31. децембар 2009. године

JAR-OPS 3.540(a)(4) - 31. децембар 2009.године

ОДЕЉАК Б ОПШТЕ

JAR-OPS 3.005 Опште

- (a) 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(ж) 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 Изузеци

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

- (а) 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

- (а) 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

- (а) 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)

- (а) 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 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)

- (a) Авио-превозник несме превозити војно наоружање и бојеву муницију уколико одобрење за ту врсту превоза нису дале све заинтересоване државе
- (b) 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)

- (a) Авио-превозник је у обавези да предузме све разумне мере како би обезбедио да му се пријави сваки намеравани превоз било ког спортског оружја.
- (b) 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

- (a) 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, пропусту, 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.

- (e) 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 околностима. 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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) 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 тачки (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 AOC-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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) *Чување записа* (Види IEM OPS 3.160(a)).
- (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 i 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-превознику задржава све функције и одговорности које су прописане у одељку Ц остаје 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:
- (a) 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

- (a) За хеликоптере који имају уверење за категорију А, тренутно летење кроз енвелопу 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 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 (с)(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 копилота 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 операицјама (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d), тачка (с)(3)(ii)(B));и
 - (В) За пилоте који су ангажовани на ноћним летовима, 20 сати *VMC* 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 (с)(3)(iii).)
 - (iv) Састав посаде. (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS 3.005(d), тачка (с)(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 (с)(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 *VMC* 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 ACJ 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 ACJ 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 опрема 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 (типовима) 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 ИЕМ Додатак 1 JAR-OPS-у 3.005(d), поделељак (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 ИЕМ 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 *AOC* 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 преконачује 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) – Метеоролошкии 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(a) 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 крцаког 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 *JTSC* 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(а) Актуелно искуство. Уз претходно одобрење ваздухопловне власти као алтернатива захтевима JAR-OPS 3.970(а), 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 АСЈ 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 ОРС на једном од хеликоптера одређене групе; и
 - (iv) стриктном изменом ОРС за све хеликоптере одређене групе на којима се летело; и
 - (v) композиција одређених група и процедуре за вредновање TRPC, ОРС 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.
- (24) 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 тип 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(a) 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(a). Види (C)(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 (c)(10) у даљњем тексту).
- (9) JAR-OPS 3.385 Употреба додатног кисеоника. Уз претходно одобрење ваздухопловних власти, летење између 10000 и 13000 стопа током крцаког 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 (В)(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(б)

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 додатак 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 сепримињује).

- (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:

- (А) За летове изнад воде:

- (А1) 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
- (А2) 50 циклуса подизања терета хеликоптером извршених изнад мора, од којих 20 циклуса мора да буде обављено ноћу, уколико се обављају ноћни летови.

- (Б) За летове на копну:

- (Б1) 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
- (Б2) 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

(Б3) 50 циклуса операција подизања терета хеликоптером, од којих 20 циклуса мора да буде обављено ноћу, уколико се обављају ноћни летови и.

(В) 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:

(А) 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:
 - (А1) Метеорологију локалног подручја;
 - (А2) Планирање *ННО* лета;
 - (А3) *ННО* полетања;
 - (А4) Прелазак са и на лебдења на *ННО* месту;
 - (А5) Уобичајене и симулиране ванредне *ННО* процедуре;и
 - (А6) 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 Х 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 (а)(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 (*V_{loss}*) са отказом критичне погонске групе и преосталим погонским групама које раде на одговарајућем режиму снаге (Види АСЈ Додатак 1 JAR-OPS-у 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(c)(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) *AOC* 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 руководилац 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 *AOC*-а.

- (н) Авио-превозник мора доставити ваздухопловној власти копију оперативног приручника, како је дато у одељку П 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 способан 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) Задовољава 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(а) 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 АОС и, када је примењиво, сваки захтев којим се тражи измена или обнављање АОС 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 АОС

- (a) 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 руководилаца, 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 руководилаца или функција.
 - (2) Авио-превозник мора да осигура сталност надзора у одсуству именованих руководилаца.
 - (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 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 *AOC*.

JAR-OPS 3.200 Оперативни пруручник

Авио-превозник је у обавези да донесе оперативни приручник у складу са JAR-OPS 3, одељак П 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

- (a) 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(a)).
- (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(b)). 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 АСЈ OPS 3.210(d)).

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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) 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(а)(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(а)(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)

- (a) 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.јаке 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 AMC 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 непредвиђене 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)

- (а) 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)

- (а) 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

- (a) 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 су инструменти и опрема која се захтева за обављање лета, у складу са JAR-OPS 3, одељци К и Л, расположиви;
 - (3) да су инструменти и опрема у оперативном стању осим као што је утврђено у листи минималне исправности опреме и система хеликоптера МЕЛ;
 - (4) су делови оперативног приручника потребни за извршење лета на располагању;
 - (5) су документи, додатне информације и обрасци који према JAR-OPS 3.125 и JAR-OPS 3.135 треба да буду на располагању у хеликоптеру;
 - (6) су важеће карте, мапе и припадајућа документа или еквивалентни подаци доступни за планирани лет хеликоптера, укључујући било какво разумно очекивано скретање;
 - (7) да је земаљски уређаји и услуге које су потребне за планирани лет су расположиве и одговарајуће;
 - (8) 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;
 - (9) да је терет правилно утоварен и обезбеђен;
 - (10) 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
 - (11) да може да се задовољи било које оперативне оганичење, поред оних који су покривени тачкама (9) и (11) из претходног текста.

JAR-OPS 3.295 Избор хелипорта

- (a) 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 повратка .
- (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 3.295Е i IEM OPS 3.295(e)):
- (1) Алтернатива на мору мора да се користи само након тачке без повратка. Пре те тачке мора да се користе алтернативе на копну.
 - (2) На алтернацији мора да буде изводиво слетање са отказом једног мотора.
 - (3) 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.
 - (4) Минимални метеоролошки услови мора да буду одређени узимајући у обзир тачност и поузданост метеоролошких информација (види IEM OPS 3.295(e)(4)).
 - (5) Листа минималне исправности опреме и система мора да одражава битне захтеве за ту врсту лета.
 - (6) 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)

- (a) 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 допуну / истакање "wide-cut" горива (нпр. Jet-B или еквивалентног) ако се то захтева.

JAR-OPS 3.310 Чланови посаде на местима

- (a) 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 извршавање 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

- (a) 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

- (a) 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 пртљаг 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 иноформације 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 наслагае - 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 наслагае - 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 намераваном 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:

- (i) је лице смртно или озбиљно настрадало због:
 - (A) присутности у хеликоптеру;
 - (B) директног контакта са било којим делом хеликоптера, укључујући делове који су се одвојили од хеликоптера; или,
 - (B) 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

- (ii) 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 плату или прибор, или за оштећења која су ограничена на антене, гуме, кочнице, мала улубљења или рупе пробушене на плати хеликоптера; или
- (iii) 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) Пртљаг и терет који су смештени у ормариће не смеју да буду такве величине да спречавају сигурно затварање врата са резом;
- (6) Пртљаг 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 пртљаг 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

- (a) 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(e)(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(a)(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(a)(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 I 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)

- (а) 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

- (а) 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)

- (а) 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 H; 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)

- (а) 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;
- (b) 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 оријентири
- (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 (а)(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 – Минимума 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 оријентери. 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 I 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 I, 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 (стопе)	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 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: 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 (НFM);
 - (ii) Минимална висина до које може да се користе средства за прецизни прилаз без захтеваног визуелног оријентира;
 - (iii) ОСН/ОСL 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 I 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 NM 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 даљем 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:
 - (A) 200 стопа дању;
 - (B) 300 стопа ноћу.
 - (ii) MDH за прилаз који води ка кружном маневру не сме да буде мањи од:
 - (A) 300 стопа дању;
 - (B) 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 оријентирани. 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 ARA 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 JAA 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 JAA, 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 ДН мањом од 50 стопа или без ДН 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.
- (i) 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 превозноца могу да похађају скраћени курс земаљске обуке.
- (3) Чланови летачке посаде који имају искуства у категорији II или категорији III код свог авио превозноца 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) Захтеви 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;
 - (i) Провере задовољавајућег рада опреме, и на земљи и у лету;
 - (ii) Утицај промене стања земаљске опреме на минимуме;
 - (iii) Праћење објава о стању система за аутоматско управљање летом и аутоматско слетање с нагласком на активности које се предузимају у случају отказа таквих система;
 - (iv) Активности које се предузимају у случају отказа мотора, електро система, хидро система или система за управљање летом;
 - (v) Ефекат познате неисправности и употреба листе минималне опреме;
 - (vi) Оперативна ограничења која произлазе из уверења о пловидбености;
 - (vii) Вођење према визуелним ознакама које се захтева на висини одлуке заједно с информацијом о максималном дозвољеном одступању од линије понирања или локалајзера; и
 - (viii) 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 flare, 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:
 - (A) враћање на ручно управљање равнања, лебдења, слетања и рулања или неуспелог прилаза; или
 - (B) 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:
 - (1) 50 сати или 20 сектора као пилот за командама на том типу пре обављања летова категорије II или III; и
 - (2) 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.
 - (3) 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
 - (1) 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.

- (2) За летове категорије III авио превозник мора да користи симулатор летења одобрен за обуку за категорију III.
 - (3) 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.
 - (4) 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

- (а) Опште. Летови у условима смањене видљивости укључују:
- (1) Мануелно полетање (са или без електронског система вођења);
 - (2) Аутоматски спрегнут прилаз до испод DH, 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 оријентир;
 - (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

(a) 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(a) 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 пута 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

0.30 *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.

- (3) 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 ACJ OPS 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:
- (1) "*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.
- (2) "*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.
- (3) *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.

- (4) *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).
- (5) *D.* Највећа димензија хеликоптера када се ротори окрећу.
- (6) *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.
- (7) *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.
- (8) *Удаљеност DR.* DR је хоризонтална удаљеност коју је прешао хеликоптер од краја расположиве дистанце за полетање.
- (9) *Издигнути хелипорти.* Хелипорт које је најмање 3м изнад окружујуће површине.
- (10) *Време изложености.* Стварни временски период у току којег лет хеликоптера с отказом критичног мотора у мирној атмосфери не гарантује сигурно принудно слетање или сигуран наставак лета. (Види и дефиницију максималног дозвољеног времена изложености).
- (11) *Хеликоптерска платформа.* Хелипорт који се налази на плутајућој или фиксној конструкцији на води.
- (12) *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.
- (13) *Непогодно окружење:*
- (i) окружење у којем:
 - (А) 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
 - (В) Не постоји конзистентна могућност трагања и спасавања у прихваћеном временском периоду; или
 - (Г) Постоји неприхватљив ризик од угрожавања лица или имовине на земљи;
 - (ii) 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))

- (14) *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.
- (15) *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.
- (16) *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
- (17) *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.
- (18) *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).
- (19) *Окружење које није непогодно.*
- (i) 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;
- (ii) У било ком случају, они делови настањеног подручја с одговарајућим подручјима за сигурно принудно слетање сматраће се окружењем које није непогодно.
- (20) *Препрека*. Препреке укључују површину земље, било на копну или мору.
- (21) *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.
- (22) *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.
- (23) *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.
- (24) *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.

- (25) *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.
- (26) *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.
- (27) *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.
- (28) *P.* Радиус ротора.
- (29) *Сигурно принудно слетање.* Неизбежно слетање на површину земље или воду с разумним очекивањем да неће бити повређених лица у ваздухоплову или на површини .
- (30) *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.
- (31) *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.
- (32) *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:
- (i) површине полетања; или
 - (ii) алтернативно, нивоа дефинисаног највишом препреком на захтеваној дужини за полетање.
- (33) *Путања лета за полетање.* Вертикална и хоризонтална путања, с отказом критичне погонске групе, од одређене тачке на полетању до 1000 стопа изнад површине.
- (34) *Маса на полетању.* Маса хеликоптера на полетању биће узета као његова маса, укључујући све ствари и сва лица која се превозе при започињању полетања.
- (35) *Место додир и полетања (TLOF).* Место које подноси оптерећење и на које хеликоптер може да слети или са којег може да полети.
- (36) *V_y. 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 сертифицирани за категорију А. (види АСЈ уз JAR-OPS 3.480(a)(1) и (a)(2)).

JAR-OPS 3.490 Полетање

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да:
- (1) 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).
 - (2) 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

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да, од краја захтеване дужине за полетање с отказом критичне погонске групе који је препознат на *TDP*:
- (1) 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.
 - (2) 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

- (а) 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.

(1) 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.

(2) 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.

(3) 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 km (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

- (a) Авио-превозник мора да обезбеди да :
- (1) 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 АСЈ ОПС 3.490 и 3.510).
 - (2) 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 АСЈ ОПС 3.480(а)(32)). Само препреке наведене у JAR-OPS 3.477 мора да буду узете у обзир;
 - (3) 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
 - (4) 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 :
- (1) су хеликоптери који обављају летове са перформансама класе 2 сертифицирани за категорију А (види и АСЈ уз JAR-OPS 3.480(а)(1) и (а)(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(а). (Види и JAR-OPS 3.470(а)(1).)

JAR-OPS 3.520 Полетање

(Види АСЈ 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 AEO 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 ACJ 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 ACJ уз одељак X)

- (a) Авио-превозник мора да буде уверен да :
 - (1) 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.
- (2) 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.
- (3) За летове у складу с JAR-OPS 3.517(a) поред захтева из тачке (a)(1) у горњем тексту:
- (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 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(a)

Летови хеликоптером без обезбеђене способности сигурног принудног слетања

(Види JAR-OPS 3.517(a))

(Види ACJ-1 уз Додатак 1 уз JAR-OPS 3.517(a))

(a) Одобрење:

- (1) 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.

- (2) 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 сертифицирани 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_u 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:

- (а) 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 :

- (а) 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(a)). 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 пртљак (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	90 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 предатог 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-а 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 предатог 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)

- (а) 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 (а) 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)

(а) 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 другог 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)(иии)).

- (б) Посебне стандардне масе за путни терет. Као додаток 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 хеликоптера 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:
 - (A) са капацитетом путничких седишта од 40 или више, укупно 2000 путника; или
 - (B) 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 ближе 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 подецима 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 пртљак, 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 пртљак
- (1) Да би се осигурало, у корист избора употребе стварних маса одређених мерењем, да употреба коригованих стандардних маса за путнике и предати пртљак 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 пртљак 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)

(a) Документација масе и положаја тежишта

(1) Садржај

(i) Документација масе и положаја тежишта мора да садржи следеће податке:

- (A) Регистрацију и тип хеликоптера;
- (B) Број и датум лета;
- (B) 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, пртљак, 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 пододелјку 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 светилке наведене у JAR-OPS 3.640(a)(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(n);
 - (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(a) 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 AMC OPS 3.650(g) и 3.652(k).)
- (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 АМС 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 АМС 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 хектопаскалима/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 АМС OPS 3.652(d) i (m)(2)); и
 - (3) Показивач вертикалне брзине; и
 - (4) Показивач клизања;
 - (5) Показивач положаја; и
 - (6) 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 kg, и прво појединачно Уверење о пловидбености издато између 1. јануара 1987. и 31. јула 1999. укључујући оба датума, или

МСТОМ од 7000 kg 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 kg али не више од 7000 kg 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)

- (a) 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 одобреном масом на полетању више од 3175kg али не више од 7000 кг параметре наведене у табели А Додатка 1;
 - (2) За хеликоптере са максимално одобреном 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 АСЈ 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 АСЈ 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 АСЈ ОПС 3.700(е)).

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)

- (a) 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 неменску 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)

- (a) *Опште*
 - (1) 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.
 - (2) 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.

- (3) 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 кабинске 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 AMC 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 са следећим:

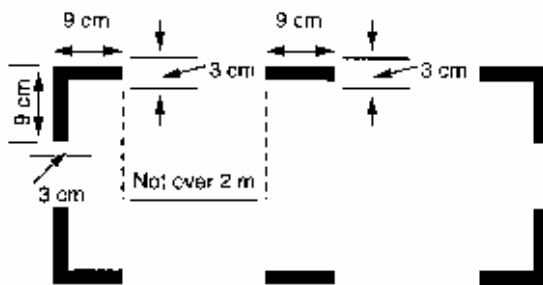
- (а) Тип и количина агенса за гашење мора да одговара за све врсте пожара до којих може да дође у одељцима где ће се користити апарат, а у одељцима где бораве лица, мора да се смањи опасност од концентрације токсичних гасова;
- (б) Најмање један ручни апарат за гашење пожара који садржи халон 1211 (бромо 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 трупу 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

- (a) 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)

- (a) 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)

- (a) 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 ауторотационе 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)

- (a) 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° С 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 АМС 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, накмање 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) сплава мора да буде довољан да прихвати сва лица са хеликоптера (Види АМС OPS 3.830(а)(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(а)(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:

- (а) 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(а)(3), (види и АМС OPS 3.830(а)(3)); и
- (в) Додатну опрему за преживљавање за руту којом се лети узимајући у обзир број лица у хеликоптеру (види АМС OPS 3.835(с)).

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(а)(13)(ii)(А))

- (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(с)). Осим када, у циљу смањења изложености, слетање или полетање с HEMS 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) Нагиб колектора
11а	Уздужни циклични нагиб
11б	Попречни циклични нагиб
11с	Педала репног ротора
11д	Контролисани стабилизатор
11е	Изабрана хидраулика
11ф	
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-и 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)

- (а) 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

- (а) 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 (а) 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 оперативном 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 АСЈ ОПС 3.865(е)).
- (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

- (а) 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 сертифицивана 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(a)(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 ATPL (H).
- (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 ATPL (H).

- (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)

- (a) 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 о управљању 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)

- (a) 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 хеликоптера 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:
- (1) 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 АСЈ-број1 JAR OPS 3.943

Видети АСЈ-број 2 JAR OPS 3.943)

(видети АМС OPS 3.965)

(видети IEM OPS 3.965)

- (a) *Опште* - 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 (a)(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 АСЈ-2 OPS 3.943 параграф 4)), које је именовао 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:
 - (1) су елементи CRM уграђени у све одговарајуће фазе периодичне обуке, и
 - (2) 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.

- (e) *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 AMC-OPS 3.965)

(видети IEM- OPS 3.965)

- (a) 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

- (a) 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)

- (a) 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) одговаралуће 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 захтеве:
- (1) Авио-превозник мора да у оперативни приручник укључи програме обуке за конверзију и периодичну обуку за летове с једним пилотом;
 - (2) 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;

- (iv) Процедуре у пилотској кабини у вези са полетањем и прилажењем;
 - (v) Управљање аутопилотом, ако је примењиво; и
 - (vi) Поједностављена документација у току лета;
- (3) 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;
- (4) Пилот треба да задовољи захтеве за минималним квалификацијама за капетана у складу са JAR-OPS 3.960.
- (5) 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-№. 1 JAR-OPS 3.943)

(видети ACJ-№. 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;

- (ii) 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;

- (3) *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:

- (A) стварну употребу прслука за спасавање, где су постављени;
- (B) 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) (D) ; 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 трупу;
 - (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*.
 - (iii) када су пилотима додељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они мора да буду проверени на обе дужностима;
 - (iv) линијске провере мора да буду обављене у хеликоптеру;
 - (v) лица која обављају линијске провере, а описане су у JAR 3.965 (a)(4)(ii) ће када је то могуће заузети седиште посматрача
- (4) *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 копилота, 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 копилота, 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 поделака 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(a)(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 смештену 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)

- (a) 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:
 - (1) Су елементи CRM укључени у све одговарајуће фазе периодичне обуке и
 - (2) 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 одсуствовао 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:
 - (1) поступцима са излазима за случај опасности,
 - (2) 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

- (a) 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 II - ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

JAR-OPS 3.1040 Општа правила за оперативне приручнике

- (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 подељка 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

- (а) 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(а)(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(б).

JAR-OPS 3.1060 Оперативни план лета

- (а) 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) алтернатију(е) за одредиште и, где је примењиво, алтернатију(е) за полетање и лет на рути, укључујући податке тражене у тачкама (12), (13), (14) и (15) горе;
 - (19) почетно одобрење АТS 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

- (a) 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

- (a) 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 (e)). 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:
 - (a) 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:

- (a) 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:
 - (a) 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) именоване вође ваздухоплова,
- (е) именоване 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) Роњење 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 Методе за утврђивање оперативних минимума аеродрома. Метода за одређивање оперативних минимума аеродрома за IFR летове у складу са JAR-OPS, 3, одељак E. 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, инструкции 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.* Методе 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 инструкции 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 сигурност 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 обрасце 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 *Корисићење 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 опаза 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) енвелопу(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 IEM 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 (*IMC*) 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 летења 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

(а) 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;
- (3) *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)).
- (4) *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 целovitост 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).)
- (5) *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;
- (6) *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
- (7) *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;
- (8) *ID број.* Привремени идентификациони број за опасну материју којој није додељен UN број.
- (9) *Оверпак.* Амбалажа коју користи један пошиљалац, а садржи један или више пакета формирајући једну јединицу погодну за лакше руковање и складиштење.
- (10) *Пакет.* Завршни производ поступка паковања који се састоји од амбалаже и њеног садржаја припремљеног за превоз;

- (11) *Амбалажа.* Кутија и било који саставни део или материјал неопходан за паковање, а који обезбеђује усаглашеност за захтевима паковања.
- (12) *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;
- (13) *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.
- (14) *Држава порекла.* Држава на чијој територији су опасне материје биле први пут утоварене у ваздухоплов;
- (15) *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;
- (16) *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

- (a) 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) Артикли 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(b)(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(b)(3));
 - (4) превозе за употребу у току лета за медицинску помоћ пацијенту, под условом (види IEM OPS 3.1160(b)(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(b)(5)).
- (в) Артикли 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 артикли 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 артикли 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

- (a) 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 АМС 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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) 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

- (a) *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.
- (b) *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

- (a) *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.
- (b) *Информације путницима и другим лицима.* (види AMC 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 AMC 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 AMC 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 послуживање 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.