Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B**

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 965/2012

od 5. listopada 2012.

o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća

(SL L 296, 25.10.2012., str. 1)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Uredba Komisije (EU) br. 800/2013 od 14. kolovoza 2013.	L 227	1	24.8.2013
►**M2**	Uredba Komisije (EU) br. 71/2014 od 27. siječnja 2014.	L 23	27	28.1.2014

▼B

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 965/2012

od 5. listopada 2012.

o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ([1]), a posebno njezin članak 8. stavak 5. i članak 10. stavak 5.,

budući da:

(1) Operatori i osoblje uključeni u operacije određenih zrakoplova moraju ispunjavati relevantne bitne zahtjeve određene u Prilogu IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(2) Uredbom (EZ) br. 216/2008 zahtijeva se da države članice, osim nadzora certifikata koje su izdale, provode istrage, uključujući inspekcijske preglede na stajanci, te poduzimaju sve potrebne mjere, uključujući prizemljenje zrakoplova, kako bi spriječile daljnje kršenje propisa.

(3) U skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Komisija bi trebala donijeti potrebna provedbena pravila za uspostavljanje uvjeta za sigurnu operaciju zrakoplova.

(4) Za osiguravanje neometanog prijelaza i visoke razine sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Europskoj uniji, provedbene bi mjere trebale odražavati najnovija dostignuća, uključujući najbolje prakse, te znanstveni i tehnički napredak u području letačkih operacija. U skladu s tim, treba razmotriti tehničke zahtjeve i upravne postupke dogovorene pod pokroviteljstvom Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (dalje u tekstu „ICAO”) i Europskih zajedničkih zrakoplovnih vlasti do 30. lipnja 2009., kao i postojeće zakonodavstvo koje se odnosi na specifične nacionalne uvjete.

(5) Zrakoplovnoj industriji i upravama država članica potrebno je osigurati dovoljno vremena da se prilagode novom zakonodavnom okviru i da pod određenim uvjetima priznaju valjanost certifikata izdanih prije početka primjene ove Uredbe.

([1]) SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

▼B

(6) Kako ova Uredba predstavlja provedbenu mjeru iz članka 8. stavka 5. i članka 10. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008, u skladu s člankom 69. stavkom 3. i člankom 69. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008 smatra se da su Prilog III. Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ([1]) i Direktiva 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]) stavljeni izvan snage. Međutim, Prilog III. trebao bi privremeno ostati u primjeni, dok ne istekne prijelazno razdoblje predviđeno u ovoj Uredbi i za ona područja za koja još nisu donesene provedbene mjere. Slično tome, trebala bi se i dalje privremeno primjenjivati Direktiva 2004/36/EZ dok ne istekne prijelazno razdoblje predviđeno u ovoj Uredbi.

(7) Europska agencija za sigurnost zračnog prometa pripremila je nacrt provedbenih mjera i dostavila ga u obliku mišljenja Komisiji, u skladu s člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora uspostavljenog člankom 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju detaljna pravila za operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima i helikopterima ►M1 i nekomercijalne operacije avionima, helikopterima, balonima i jedrilicama ◄, uključujući inspekcijske preglede na stajanci koji se obavljaju na zrakoplovima operatora koji su pod sigurnosnim nadzorom druge države, kada slete na aerodrom koji se nalazi na državnom području koje podliježe odredbama Ugovora.

2. Ovom se Uredbom također utvrđuju detaljna pravila u pogledu uvjeta za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili opoziv certifikata i svjedodžbi operatora zrakoplova iz članka 4. stavka 1. točaka (b) i (c) Uredbe (EZ) br. 216/2008 koji obavljaju operacije komercijalnog zračnog prijevoza, u pogledu povlastica i odgovornosti nositelja certifikata i svjedodžbi, te u pogledu uvjeta pod kojima se operacije zabranjuju, ograničavaju ili podliježu određenim uvjetima u interesu sigurnosti.

▼M1

3. Ovom Uredbom utvrđuju se i detaljna pravila za nekomercijalne operacije te za uvjete i postupke u vezi s izjavom operatora kao i s nadzorom operatora koji se koriste kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon u nekomercijalne svrhe.

4. Ostale letačke operacije uključujući operacije u kojima se zrakoplov koristi za specijalizirane zadaće nastavljaju se izvoditi u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonima do donošenja i primjene povezanih provedbenih pravila.

([1]) SL L 373, 31.12.1991., str. 4.
([2]) SL L 143, 30.4.2004., str. 76.

▼B

►M1 5. ◄ Ova se Uredba ne primjenjuje na letačke operacije obuhvaćene člankom 1. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

1. „operacija komercijalnog zračnog prijevoza” znači operacija zrakoplova namijenjena prijevozu putnika, tereta ili pošte uz naplatu ili drugu vrstu naknade;

2. „avioni klase performanse B” znači avioni pokretani elisnim motorima s najvećom dopuštenom operativnom konfiguracijom putničkih sjedala od devet ili manje i najveće dopuštene mase pri uzlijetanju 5 700 kg ili manje;

3. „mjesto od javnog interesa” znači mjesto koje se isključivo koristi za operacije u svrhu javnog interesa;

4. „operacija klase performanse 1” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanja ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, ovisno o trenutku kada je došlo do otkazivanja;

▼M1

5. „navigacija temeljena na performansama (PBN)” znači prostorna navigacija koja se temelji na zahtjevima u pogledu performanse za zrakoplove koji operiraju na ATS zračnoj liniji s postupkom instrumentalnog prilaženja ili u određenom zračnom prostoru.

▼B

Dodatne definicije utvrđene su u Prilogu I. za potrebe priloga II. do ►M1 VII ◄.

Članak 3.

Sposobnosti nadzora

1. Države članice imenuju jedan ili više subjekata kao nadležno tijelo unutar te države članice s potrebnim ovlastima i dodijeljenim odgovornostima za certificiranje i nadzor osoba i organizacija koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

2. Ako država članica imenuje više od jednog subjekta kao nadležno tijelo:

(a) jasno se određuju područja nadležnosti svakog nadležnog tijela u smislu odgovornosti i zemljopisnog ograničenja; i

(b) uspostavlja se koordinacija između tih subjekata, kako bi se osigurao učinkovit nadzor nad svim organizacijama i osobama koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima u okviru njihovih ovlasti.

3. Države članice osiguravaju da nadležno tijelo ima (nadležna tijela imaju) potrebne sposobnosti za osiguravanje nadzora nad svim osobama i organizacijama koje su obuhvaćene njihovim programom nadzora, uključujući dovoljne resurse za ispunjavanje zahtjeva ove Uredbe.

▼B

4. Države članice osiguravaju da osoblje nadležnog tijela ne obavlja nadzor kada postoji dokaz da bi to moglo izravno ili neizravno rezultirati sukobom interesa, posebno ako je u pitanju obiteljski ili financijski interes.

5. Osoblje koje nadležno tijelo ovlasti za obavljanje zadaća certificiranja i/ili nadzora, ovlašćuje se za obavljanje najmanje sljedećih zadaća:

(a) pregled evidencija, podataka, postupaka i bilo kojeg drugog materijala relevantnog za obavljanje zadaća certificiranja i/ili nadzora;

(b) uzimanje preslika ili izvadaka iz takvih evidencija, podataka, postupaka i drugog materijala;

(c) traženje usmenog objašnjenja na licu mjesta;

(d) ulazak u relevantne prostorije, operativne površine ili prijevozna sredstva;

(e) obavljanje revizija, istraga, ocjena, inspekcija, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcije;

(f) poduzimanje ili pokretanje mjera prisile, prema potrebi.

6. Zadaće iz stavka 5. provode se u skladu sa zakonskim odredbama dotične države članice.

Članak 4.

Inspekcijski pregledi na stajanci

Inspekcijski pregledi na stajanci za zrakoplove operatora koji su pod sigurnosnim nadzorom druge države članice ili treće zemlje, provode se u skladu s poddijelom RAMP Priloga II.

Članak 5.

Letačke operacije

1. Operatori operiraju zrakoplovima samo za potrebe komercijalnog zračnog prijevoza (dalje u tekstu „CAT”) kako je utvrđeno u prilozima III. i IV.

2. ►M1 ——————— ◄ Operacije moraju biti u skladu s odredbama Priloga V. pri operiranju:

(a) aviona i helikoptera koji se upotrebljavaju za:

i. operacije pri kojima se koristi navigacija temeljena na performansama (PBN);

ii. operacije u skladu sa specifikacijama minimalne navigacijske performanse (MNPS);

iii. operacije u zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM);

iv. operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO);

▼B

(b) ►M1 aviona, helikoptera, balona i jedrilica ◄ koji se upotrebljavaju za prijevoz opasnih roba (DG);

(c) dvomotornih aviona koji se upotrebljavaju za operacije produženog doleta (ETOPS) u komercijalnom zračnom prijevozu;

(d) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS);

(e) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza s vitlom (HHS); i

(f) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza za hitnu medicinsku pomoć (HEMS).

▼M1

3. Operatori koji se koriste kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima u nekomercijalne svrhe izjavljuju da su sposobni i da imaju sredstva za preuzimanje odgovornosti povezanih s upravljanjem zrakoplovom te da upravljaju zrakoplovom u skladu s odredbama navedenima u Prilogu III. i Prilogu VI.

4. Operatori koji se koriste nekompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima te balonima i jedrilicama u nekomercijalne svrhe upravljaju zrakoplovom u skladu s odredbama navedenima u Prilogu VII.

5. Iznimno od stavaka 1., 3. i 4., organizacije za osposobljavanje čije je glavno mjesto poslovanja u državi članici i koje su odobrene u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 290/2012 ([1]) kod provođenja osposobljavanja za letenje u Uniju, unutar i izvan Unije upravljaju:

(a) kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima u skladu s odredbama navedenima u Prilogu VI.;

(b) nekompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima te balonima i jedrilicama u skladu s odredbama navedenima u Prilogu VII.

▼B

Članak 6.

Odstupanja

1. CAT operacije avionima klase performanse B ili nekompleksnim helikopterima, koje započinju i završavaju na istom aerodromu/istoj operativnoj površini ne moraju biti u skladu s prilozima II. i IV.

One, međutim, podliježu sljedećem:

(a) za avione, Prilogu III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91 i povezanim nacionalnim izuzećima koja se temelje na ocjenama sigurnosnih rizika koje provode nadležna tijela;

(b) za helikoptere, nacionalnim zahtjevima.

2. Odstupajući od članka 5. stavka 1., zrakoplovima iz članka 4. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008 operira se u skladu s uvjetima određenim u Odluci Komisije C(2009) 7633 od 14. listopada 2009., kada se upotrebljavaju u CAT operacijama. O bilo kakvoj promjeni u operaciji koja utječe na uvjete određene u toj Odluci obavješćuju se Komisija i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „Agencija”) prije nego što se ta promjena provede.

([1]) SL L 100, 5.4.2012., str. 1.

▼B

Država članica, osim adresata Odluke C(2009) 7633, koja namjerava koristiti odstupanje predviđeno u toj Odluci, obavješćuje o svojoj namjeri Komisiju i Agenciju prije provedbe odstupanja. Komisija i Agencija ocjenjuju u kojem stupnju promjena ili predviđena upotreba odstupa od uvjeta iz Odluke C(2009) 7633 ili utječe na prvobitnu ocjenu sigurnosti izvedenu u kontekstu te Odluke. Ako ocjena pokaže da promjena ili predviđena upotreba ne odgovara prvobitnoj ocjeni sigurnosti izvedenoj na temelju Odluke C(2009) 7633, dotična država članica podnosi novi zahtjev za odstupanje u skladu s člankom 14. stavkom 6. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

3. Odstupajući od članka 5. stavka 1., letovi povezani s uvođenjem ili promjenom tipova zrakoplova, koje obavljaju projektne ili proizvodne organizacije u okviru svojih nadležnosti, i dalje se obavljaju u skladu s uvjetima određenim u nacionalnom pravu država članica.

4. Neovisno o članku 5., države članice mogu nastaviti zahtijevati posebno odobrenje i dodatne zahtjeve u pogledu operativnih postupaka, opreme, kvalifikacije osoblja i osposobljavanja za helikopterske prekomorske CAT operacije u skladu s njihovim nacionalnim pravom. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o dodatnim zahtjevima koji se primjenjuju na takva posebna odobrenja. Ti zahtjevi ne smiju biti manje ograničavajući od onih iz priloga III. i IV.

5. Odstupajući od stavka CAT.POL.A.300 točke (a) Priloga IV., jednomotornim avionima, kada se upotrebljavaju za CAT operacije, operira se tijekom noći ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) pod uvjetima određenim u postojećim izuzećima koja su odobrila države članice u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 3922/91.

O bilo kakvoj promjeni u operaciji ovih aviona koja utječe na uvjete određene u tim izuzećima, obavješćuju se Komisija i Agencija prije nego što se ta promjena provede. Komisija i Agencija ocjenjuju predloženu promjenu u skladu s člankom 14. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

6. Postojeće helikopterske operacije u/iz mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati odstupajući od stavka CAT.POL.H.225 Priloga IV., kada god veličina PIS-a, prepreke ili helikopter ne dopuštaju sukladnost sa zahtjevima za operaciju u klasi performansi 1. Takve se operacije obavljaju pod uvjetima koje utvrđuju države članice. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o uvjetima koji se primjenjuju.

▼M1

7. Iznimno od SPA.PBN.100 PBN iz Priloga V., nekomercijalne operacije nekompleksnim zrakoplovima na motorni pogon u određenom zračnom prostoru, na zračnim linijama ili u skladu s postupcima za koje su utvrđene specifikacije navigacije temeljene na performansama (PBN), nastavljaju se izvoditi u skladu s uvjetima određenima u nacionalnom pravu država članica do donošenja i primjene povezanih provedbenih pravila.

▼B

Članak 7.

Svjedodžbe zračnih prijevoznika

1. Za svjedodžbe zračnih prijevoznika (AOC) koje je država članica izdala CAT operatorima aviona prije primjene ove Uredbe u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3922/91, smatra se da su izdane u skladu s ovom Uredbom.

Međutim, najkasnije do 28. listopada 2014.:

(a) operatori moraju na odgovarajući način prilagoditi svoje sustave upravljanja, programe osposobljavanja, postupke i priručnike, kako bi bili u skladu s prilozima III., IV. i V.;

(b) AOC-i se moraju zamijeniti svjedodžbama izdanim u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

2. AOC-i koje su države članice izdale CAT operatorima helikoptera prije primjene ove Uredbe, zamjenjuju se AOC-ima sukladnima ovoj Uredbi, u skladu s izvješćem o zamjeni koje izrađuje država članica koja je izdala AOC, uz savjetovanje s Agencijom.

Izvješće o zamjeni opisuje:

(a) nacionalne zahtjeve na temelju kojih su AOC-i izdani;

(b) opseg povlastica danih operatorima;

(c) razlike između nacionalnih zahtjeva na temelju kojih su AOC-i bili izdani i zahtjeva iz priloga III., IV. i V., zajedno s naznakom o tome kako i kada će se od operatora zahtijevati da osiguraju potpunu usklađenost s tim prilozima.

Izvješće o pretvorbi uključuje preslike svih dokumenata potrebnih za dokazivanje elemenata navedenih u točkama (a) do (c), uključujući preslike relevantnih nacionalnih zahtjeva i postupaka.

Članak 8.

Ograničenja trajanja leta

►M1 1. ◄ Ograničenja trajanja leta i radnog vremena podliježu sljedećem:

(a) ►M1 za CAT avionske operacije ◄, članku 8. stavku 4. i poddijelu Q Priloga III. Uredbi (EEZ) br. 3922/91;

(b) ►M1 za helikopterske CAT operacije ◄, nacionalnim zahtjevima.

▼M1

2. Nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima nastavljaju se izvoditi u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonima o ograničenju vremena letenja do donošenja i primjene povezanih provedbenih pravila.

▼M2

Članak 9.

Liste minimalne opreme

Liste minimalne opreme („LMO-ovi”) koje je prije primjene ove Uredbe odobrila država operatora ili registra smatraju se odobrenima u skladu s ovom Uredbom i operator ih može i dalje upotrebljavati.

Nakon stupanja na snagu ove Uredbe svaka promjena LMO-a iz prvog podstavka za koju je utvrđena Glavna lista minimalne opreme (GLMO) u sklopu podataka o operativnoj prikladnosti u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 ([1]) mora se izvršiti u skladu s Prilogom III. odjeljkom 2. točkom ORO.MLR.105 ove Uredbe što je moguće prije, ali najkasnije do 18. prosinca 2017. ili dvije godine nakon odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, što god bilo kasnije.

Svaka promjena LMO-a iz prvog stavka za koji GLMO nije utvrđen u sklopu podataka o operativnog prikladnosti mora se i dalje izvršavati u skladu s GLMO-om koji je prihvatila država operatora ili registra, prema potrebi.

Članak 9.a

Obuka letačke i kabinske posade

Operatori moraju osigurati da članovi letačke posade i kabinske posade koji već rade i dovršili su obuku u skladu s Prilogom III. pododjeljcima FC i CC koja nije obuhvaćala obvezne elemente utvrđene u odgovarajućim podacima o operativnoj prikladnosti prođu obuku za te obvezne elemente najkasnije do 18. prosinca 2017. ili dvije godine nakon odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, što god bilo kasnije.

▼B

Članak 10.

Stupanje na snagu

1. Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 28. listopada 2012.

2. Odstupajući od drugog podstavka stavka 1., države članice mogu odlučiti da do 28. listopada 2014. ne primjenjuju odredbe priloga I. do V.

Kada država članica koristi tu mogućnost, ona o tome obavješćuje Komisiju i Agenciju. U toj su obavijesti sadržani razlozi za takvo odstupanje i njegovo trajanje, kao i program za provedbu koji sadrži predviđene aktivnosti i s njima povezane rokove.

▼M1

3. Iznimno od drugog podstavka stavka 1. države članice mogu odlučiti ne primijeniti:

(a) odredbe Priloga III. na nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i helikopterima do 25. kolovoza 2016.; i

([1]) SL L 224, 21.8.2012., str. 1.

▼**M1**

(b) odredbe Priloga V., VI. i VII. na nekomercijalne operacije zrakoplovima, helikopterima, jedrilicama i balonima do 25. kolovoza 2016.

▼**B**

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

▼B

PRILOG I.

▼M1

Definicije termina korištenih u Prilozima II. – VII.

▼B

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „raspoloživa razdaljina za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA)” znači raspoloživa duljina zatrčavanja za uzlijetanje plus duljina produžetka za zaustavljanje tijekom prekinutog uzlijetanja, ako je država zračne luke prijavila da je takav produžetak za zaustavljanje na raspolaganju i ako može podnijeti masu aviona pod prevladavajućim operativnim uvjetima;

2. „prihvatljivi načini usklađivanja (AMC)” znači neobvezujući standardi koje je Agencija prihvatila za opisivanje načina uspostavljanja usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima;

3. „kontrolna lista za prihvaćanje” znači dokument koji se koristi kao pomoć pri pregledu vanjskog izgleda pakiranja s opasnom robom i pripadajućih dokumenata kako bi se utvrdilo jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi;

4. „odgovarajući aerodrom” znači aerodrom na kojem se zrakoplovom mogu obavljati operacije, vodeći računa o primjenjivim zahtjevima u pogledu performansi i karakteristikama uzletno-sletne staze;

5. za potrebe razvrstavanja putnika:

   (a) „odrastao” znači osoba u dobi od 12 godina i više;

   (b) „dijete/djeca” znači osobe koje su u dobi od dvije godine i više, ali koje su mlađe od 12 godina;

   (c) „malo dijete” znači osoba mlađa od dvije godine;

6. „avion” znači zrakoplov pokretan motorom, nepomičnih krila, teži od zraka, koji uzgon u letu dobiva dinamičkom reakcijom zraka na krilima;

7. „let pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS)” znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog leta prema pravilima za vizualno letenje (VFR), tijekom kojeg član posade upotrebljava naočale za noćno gledanje (NVG);

8. „zrakoplov” znači naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcija zraka, osim reakcija zraka u odnosu na zemljinu površinu;

9. „alternativni načini usklađivanja” znači načini kojima se predlaže alternativa postojećim prihvatljivim načinima usklađenosti ili oni kojima se predlažu novi načini uspostavljanja usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima za koje Agencija nije donijela povezane prihvatljive načine usklađivanja;

10. „postupak protiv zaleđivanja”, u slučaju zemaljskih operacija, znači postupak kojim se osigurava zaštita od stvaranja mraza ili leda i nakupljanja snijega na obrađenim površinama zrakoplova tijekom ograničenog vremenskog razdoblja (vrijeme zaštite);

▼M1

11. ‚postupak prilaza s vertikalnim vođenjem (APV)’ znači instrumentalno prilaženje koje se koristi horizontalnim i okomitim vođenjem, ali ne ispunjava zahtjeve utvrđene za precizno prilaženje i operacije za slijetanje s visinom odluke (DH) ne nižom od 250 ft i vidljivosti duž uzletno-sletne staze (RVR) ne manjom od 600 m.

▼B

►M1 12. ◄ „član kabinske posade” znači odgovarajuće osposobljeni član posade, koji nije član letačke ili tehničke posade, a kojeg je operator rasporedio na obavljanje dužnosti povezanih sa sigurnošću putnika i leta tijekom operacija;

►M1 13. ◄ „operacija prilaženja kategorije I. (CAT I.)” znači precizno instrumentalno prilaženje i slijetanje upotrebom sustava za instrumentalno slijetanja (ILS), mikrovalnog sustava slijetanja (MLS), GLS-a (sustav slijetanja temeljen na zemaljski proširenom globalnom navigacijskom satelitskom sustavu (GNSS/GBAS), preciznog prilaznog radara (PAR) ili GNSS-a koji upotrebljava satelitski sustav proširivanja (SBAS), pri visini odluke (DH) najmanje 200 ft i vidljivosti duž uzeltno-sletne staze (RVR) najmanje 550 m za avione i 500 m za helikoptere;

►M1 14. ◄ „operacija kategorije II. (CAT II.)” znači operacija preciznog instrumentalnog prilaženja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:

(a) DH ispod 200 ft, ali najmanje 100 ft; i

(b) RVR najmanje 300 m;

►M1 15. ◄ „operacija kategorije III. (CAT III.)” znači operacija preciznog instrumentalnog prilaženja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:

(a) DH ispod 100 ft; i

(b) RVR najmanje 200 m;

►M1 16. ◄ „operacija kategorije III.B (CAT III.B)” znači operacija preciznog instrumentalnog prilaženja i slijetanje upotrebom ILS-a ili MLS-a uz:

(a) DH ispod 100 ft ili bez DH; i

(b) RVR manje od 200 m, ali najmanje 75 m;

►M1 17. ◄ „kategorija A u odnosu na helikoptere” znači višemotorni helikopter konstruiran s mogućnostima izoliranja motora i sustava navedenim u primjenjivim propisima o plovidbenosti, kojima se može operirati upotrebom podataka za uzlijetanje i slijetanje planiranim u okviru koncepcije otkaza kritičnog motora, koja osigurava odgovarajuću određenu površinu i odgovarajuće performanse za nastavak sigurnog leta ili sigurnog prekinutog uzlijetanja u slučaju otkaza motora;

►M1 18. ◄ „kategorija B u odnosu na helikoptere” znači jednomotorni ili višemotorni helikopter koji ne ispunjava standarde kategorije A. Helikopteri kategorije B nemaju zajamčenu mogućnost nastavka sigurnog leta u slučaju otkaza motora te se pretpostavlja neplanirano slijetanje;

►M1 19. ◄ „certifikacijske specifikacije” (CS) znači tehnički standardi koje donosi Agencija, u kojima se navode načini za dokazivanje usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima i koje organizacija može koristiti za potrebe certificiranja;

▼B

►M1 20. ◄ „prilaz u vizualnom krugu” znači vizualna faza instrumentalnog prilaženja kako bi se zrakoplov doveo u položaj za slijetanje na uzletno-sletnu stazu/FATO koja nije prikladno smještena za prilaženje iz pravca;

►M1 21. ◄ „čistina” znači određena pravokutna površina na zemlji ili vodi pod nadzorom nadležnog tijela, odabrana ili pripremljena kao prikladna površina iznad koje avion može izvesti dio svog početnog penjanja do zadane visine;

►M1 22. ◄ „baza oblaka” znači visina baze najnižeg promatranog ili prognoziranog elementa oblaka u blizini aerodroma ili operativne površine ili unutar određenog područja operacija, koja se uobičajeno mjeri iznad nadmorske visine aerodroma ili, u slučaju operacija iznad mora, iznad srednje morske razine;

►M1 23. ◄ „dijeljenje oznake” znači dogovor na temelju kojeg operator stavlja svoju oznaku na let koji obavlja drugi operator, te prodaje i izdaje karte za taj let;

►M1 24. ◄ „gusto naseljeno područje” znači, u odnosu na mjesto, grad ili naselje, bilo koje područje koje se većinom koristi za stambene, poslovne ili rekreacijske svrhe;

►M1 25. ◄ „onečišćena uzletno sletna staza” znači uzletno-sletna staza na kojoj je više od 25 % uzletno-sletne površine unutar zahtijevane duljine i širine koja se koristi, pokrivena sljedećim:

(a) površinskom vodom dubine veće od 3 mm (0.125 in) ili bljuzgavicom ili mekim snijegom, koji odgovara vrijednosti većoj od 3 mm (0.125 in) vode;

(b) snijegom stisnutim u čvrstu masu koji se opire daljnjem stiskanju i koji pri podizanju ostaje u komadu ili se raspada u komadiće (kompaktni snijeg); ili

(c) ledom, uključujući mokri led;

►M1 26. ◄ „gorivo za nepredviđene slučajeve” znači gorivo koje se zahtijeva kao nadoknada za nepredviđene čimbenike koji bi mogli utjecati na potrošnju goriva do odredišnog aerodroma;

►M1 27. ◄ „završni prilaz neprekidnim spuštanjem (CDFA)” znači tehnika sukladna postupcima stabiliziranog prilaženja, za obavljanje završnog prilaznog segmenta postupka nepreciznog instrumentalnog prilaženja neprekidnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, s apsolutne visine/visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne visine/visine završnog prilaza do točke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga sletne staze ili točke na kojoj započinje manevar ravnanja za određeni tip zrakoplova kojim se leti;

►M1 28. ◄ „preračunata meteorološka vidljivost (CMV)” znači vrijednost jednaka RVR-u koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti;

►M1 29. ◄ „član posade” znači osoba koju je operator odredio za obavljanje dužnosti u zrakoplovu;

▼B

►M1 30. ◄ „kritične faze leta” u slučaju aviona znači zatrčavanje za uzlijetanje, uzletna putanja leta, završno prilaženje, neuspjelo prilaženje, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koje druge faze leta koje odredi glavni pilot ili zapovjednik zrakoplova;

►M1 31. ◄ „kritične faze leta” u slučaju helikoptera znači taksiranje, lebdenje, uzlijetanje, završno prilaženje, neuspjelo prilaženje, slijetanje i bilo koje druge faze leta koje odredi glavni pilot ili zapovjednik zrakoplova;

►M1 32. ◄ „vlažna uzletno-sletna staza” znači uzletno-sletna staza čija površina nije suha, ali joj vlaga na njoj ne daje sjajan izgled;

►M1 33. ◄ „opasna roba (DG)” znači predmeti ili tvari koji mogu predstavljati značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu ili okoliš i koji se nalaze na popisu opasnih roba u tehničkim uputama ili su klasificirani u skladu s tim uputama;

►M1 34. ◄ „nesreća s opasnom robom” znači događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe koji ima za posljedicu smrt ili ozbiljnu ozljedu osobe ili veliku materijalnu štetu;

►M1 35. ◄ „nezgoda s opasnom robom” znači:

(a) događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, osim nesreće s opasnom robom, koji se ne mora nužno dogoditi u zrakoplovu, a koji ima za posljedicu ozljedu osobe, materijalnu štetu, požar, lom, prolijevanje, curenje tekućine, radijaciju ili drugi dokaz da nije sačuvana cjelovitost ambalaže;

(b) bilo koji događaj povezan s prijevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi zrakoplov i osobe u zrakoplovu;

►M1 36. ◄ „odleđivanje”, u slučaju zemaljskih postupaka, znači postupak kojim se mraz, led, snijeg ili bljuzgavica uklanjaju sa zrakoplova kako bi se osigurale neonečišćene površine;

►M1 37. ◄ „određena točka nakon uzlijetanja (DPATO)” znači točka unutar faze uzlijetanja i početnog penjanja, prije koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora te može biti potrebno prisilno slijetanje;

►M1 38. ◄ „određena točka prije slijetanja (DPLB)” znači točka unutar faze prilaza i slijetanja, nakon koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora te može biti potrebno prisilno slijetanje;

►M1 39. ◄ „razdaljina DR” znači horizontalna razdaljina koju je prešao helikopter od kraja raspoložive razdaljine za uzlijetanje;

►M1 40. ◄ „ugovor o zakupu zrakoplova bez posade” je ugovor između poduzeća prema kojem se zrakoplovom operira na temelju svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) zakupca;

▼B

►M1 41. ◄ „suha operativna masa” znači ukupna masa zrakoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez upotrebljivog goriva i prometnog tereta;

►M1 42. ◄ „suha uzletno-sletna staza” znači uzletno-sletna staza koja nije niti mokra niti onečišćena i uključuje one popločene uzletno-sletne staze koje su posebno izrađene sa žljebovima ili poroznim popločenjem i održavane tako da zadrže „djelotvorno suhi” učinak kočenja iako je prisutna vlaga;

▼M1

43. „zrakoplov ELA1” znači sljedeći europski laki zrakoplov s posadom:

(a) zrakoplov čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 1 200 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;

(c) balon s najvećim projektiranim volumenom uzgonskog plina ili vrućeg zraka koji nije veći od 3 400 m^3 za balone uzgonjene vrućim zrakom, 1 050 m^3 za balone uzgonjene plinom i 300 m^3 za sputane balone uzgonjene plinom;

44. „zrakoplov ELA2” znači sljedeći europski laki zrakoplov s posadom:

(a) zrakoplov čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 2 000 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 2 000 kg ili manje;

(c) balon;

(d) vrlo laki rotokopter čiji MTOM nije veći od 600 kg koji je jednostavne konstrukcije, namijenjen za prijenos ne više od dvije osobe u njemu i kojeg ne pokreće turbina i/ili raketni motori; ograničen na dnevne VFR operacije.

▼B

►M1 45. ◄ „izdignuto područje završnog prilaza i uzlijetanja (izdignuti FATO)” znači FATO koji je izdignut najmanje 3 metra iznad okolne površine;

►M1 46. ◄ „alternativni aerodrom na ruti (ERA)” znači odgovarajući aerodrom na ruti, koji se može zahtijevati u fazi planiranja;

▼B

►M1 47. ◄ „sustav poboljšane vidljivosti (EVS)” znači sustav za prikazivanje elektroničkih slika vanjskih prizora u realnom vremenu, upotrebom slikovnih senzora;

►M1 48. ◄ „područje završnog prilaza i polijetanja (FATO)” znači definirano područje za operacije helikoptera, iznad kojeg se dovršava završna faza prilaza do lebdenja ili slijetanje i s kojeg započinje uzlijetanje. Za helikoptere koji operiraju u kategoriji performansi klase 1, ova definirana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto uzlijetanje;

►M1 49. ◄ „praćenje podataka o letu (FDM)” znači proaktivna upotreba digitalnih podataka o letu u svakodnevnim operacijama radi povećanja zrakoplovne sigurnosti, a ne radi kažnjavanja;

►M1 50. ◄ „simulator leta za osposobljavanje (FSTD)” znači uređaj je za osposobljavanje koji je:

(a) u slučaju aviona, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD), uređaj za osposobljavanje za letne i navigacijske postupke (FNPT) ili uređaj za osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje (BITD);

(b) u slučaju helikoptera, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje za letne i navigacijske postupke (FNPT);

►M1 51. ◄ „alternativni aerodroma na ruti (ERA) za gorivo” znači ERA aerodrom odabran u svrhu smanjenja goriva za nepredviđene situacije;

►M1 52. ◄ „sustav slijetanja GBAS (GLS)” znači sustav za prilaz i slijetanje koji koristi informacije zemaljskog proširenog globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS/GBAS) za vođenje zrakoplova na temelju njegovog bočnog i vertikalnog GNSS položaja. Za nagib završnog prilaza upotrebljava referencu geometrijske visine;

►M1 53. ◄ „osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji” znači bilo koje osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji (kao što su policajci, vatrogasci itd.) koje je uključeno u hitnu medicinsku pomoć helikopterom (HEMS) i čije su zadaće na bilo koji način povezane s helikopterskim operacijama;

►M1 54. ◄ „prizemljenje” znači službena zabrana uzlijetanja zrakoplova i poduzimanje mjera potrebnih za zadržavanje zrakoplova na zemlji;

►M1 55. ◄ „zaslon u visini glave (HUD)” znači zaslonski sustav za prikazivanja informacija o letu na prednjem vanjskom vidnom polju pilota koji ne umanjuje značajno vanjski pogled;

►M1 56. ◄ „sustav za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS)” znači cjelovit sustav u zrakoplovu koji pruža pilotu vođenje prikazom u visini glave tijekom prilaza i slijetanja i/ili postupka prekinutog prilaza. On uključuje sve senzore, računala, električna napajanja, indikatore i kontrole;

►M1 57. ◄ „helikopter” znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom reakcijama zraka na jedan ili više pogonjenih rotora na pretežno vertikalnim osovinama;

▼B

►M1 58. ◄ „član posade u operacijama s helikopterskim vitlom (HHO)” znači član tehničke posade koji obavlja dodijeljene zadaće koje se odnose na operacije vitlom;

►M1 59. ◄ „helikopterska platforma” znači FATO smješten na plutajućoj ili fiksnoj strukturi na moru;

►M1 60. ◄ „član posade HEMS-a” znači član tehničke posade koji je određen za let HEMS-a u svrhu pružanja pomoći bilo kojoj osobi kojoj je potrebna medicinska pomoć koja se pruža u helikopteru te koji pomaže pilotu tijekom obavljanja zadaće;

►M1 61. ◄ „let HEMS-a” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HEMS, čija je svrha pružanje hitne medicinske pomoći, kada je neophodan trenutačan i brz prijevoz:

(a) medicinskoga osoblja;

(b) medicinskih potrepština (oprema, krv, organi, lijekovi); ili

(c) bolesnih ili ozlijeđenih osoba i drugih izravno uključenih osoba;

►M1 62. ◄ „operativna baza HEMS-a” znači aerodrom na kojem posada HEMS-a i helikopter HEMS-a mogu biti u pripravnosti za obavljanje operacija HEMS-a;

►M1 63. ◄ „operativna površina HEMS-a” znači površina koju izabere zapovjednik tijekom leta HEMS-a za operacije helikopterskim vitlom, slijetanje i uzlijetanje;

►M1 64. ◄ „HHO let” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla;

►M1 65. ◄ „HHO na moru” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO, čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla s ili na plovilo ili konstrukciju u morskom području ili na samom moru;

►M1 66. ◄ „putnik HHO-a” znači osoba koja se prenosi helikopterskim vitlom;

►M1 67. ◄ „mjesto HHO-a” znači određeno područje na kojem se helikopterom obavlja premještanje vitlom;

►M1 68. ◄ „vrijeme zaštite” znači procijenjeno vrijeme tijekom kojeg tekućina protiv zaleđivanja sprečava stvaranja leda i mraza te nakupljanje snijega na zaštićenim (obrađenim) površinama;

▼B

►M1 69. ◄ „neprijateljski okoliš” znači:

(a) okoliš u kojem:

i. nije moguće izvesti sigurno prisilno slijetanje radi neodgovarajuće površine;

ii. osobe u helikopteru ne mogu biti na odgovarajući način zaštićene od vanjskih utjecaja;

iii. odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja nije odgovarajuća očekivanoj izloženosti opasnosti; ili

iv. postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja osoba ili imovine na zemlji;

(b) u svakom slučaju, sljedeća područja:

i. za operacije iznad vode, područja otvorenog mora sjeverno od 45N i južno od 45S, koje određuje nadležno tijelo dotične države;

ii. oni dijelovi gusto nastanjenog područja na kojima nema odgovarajućih površina za sigurno prisilno slijetanje;

►M1 70. ◄ „točka odluke za slijetanje (LDP)” znači točka koja se koristi pri određivanja performansi u slijetanju od koje se, nakon što se na njoj utvrdi otkaz motora, slijetanje može sigurno nastaviti ili od koje može započeti postupak prekinutog slijetanja;

►M1 71. ◄ „raspoloživa razdaljina za slijetanje (LDA)” znači duljina uzletno-sletne staze koju je nadležno tijelo države aerodroma navelo kao raspoloživu i primjerenu za vožnju po tlu aviona koji sliječe;

►M1 72. ◄ „kopneni avion” znači zrakoplov s nepomičnim krilima konstruiran za uzlijetanje i slijetanje na kopno, uključujući amfibije kada se njima operira kao kopnenim avionima;

►M1 73. ◄ „lokalna operacija helikopterom” znači operacija komercijalnog zračnog prijevoza helikopterom čija je najveća certificirana masa pri uzlijetanju (MCTOM) veća od 3 175 kg i konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) devet ili manje, danju, na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, unutar lokalnog i definiranog zemljopisnog područja navedenog u operativnom priručniku;

►M1 74. ◄ „postupci u uvjetima smanjene vidljivosti (LVP)” znači postupci koji se primjenjuju na aerodromu za osiguravanje sigurnih operacija tijekom prilaza kategorije niže od standardne kategorije I., kategorije koja nije standardna kategorija II., prilaza kategorije II. i III. i uzlijetanja u uvjetima smanjene vidljivosti;

►M1 75. ◄ „uzlijetanje u uvjetima smanjene vidljivosti (LVTO)” znači uzlijetanje kada je RVR manje od 400 m, ali najmanje 75 m;

►M1 76. ◄ „operacija kategorije niže od standardne kategorije I. (LTS CAT I.)” znači instrumentalni prilaz kategorije I. i slijetanje upotrebom DH-a kategorije I., s RVR-om manjim od onoga koji se uobičajeno povezuje s primjenjivim DH-om, ali ne manjim od 400 m;

►M1 77. ◄ „konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC)” znači najveći broj putničkih sjedala pojedinačnog zrakoplova, bez sjedala za posadu, utvrđen za operativne svrhe i naveden u operativnom priručniku. Uzimajući kao osnovu najveći broj putničkih sjedala utvrđen tijekom postupka certificiranja za certifikat tipa (TC), dodatni certifikat tipa (STC) ili promjenu TC-a i STC-a, kako je relevantno za pojedinačni zrakoplov, MOPSC-om se može odrediti jednak ili manji broj sjedala, ovisno o operativnim ograničenjima;

▼B

►M1 78. ◄ „medicinski putnik” znači medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tijekom leta HEMS-a, uključujući, ali ne ograničavajući se na liječnike, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje;

►M1 79. ◄ „noć” znači razdoblje između kraja građanskog večernjeg sumraka i početka građanskog jutarnjeg sumraka ili razdoblje između zalaza i izlaska sunca koje može propisati nadležno tijelo, kako odredi država članica;

►M1 80. ◄ „naočale za noćno gledanje (NVG)” znači binokularna naprava za pojačavanje svjetla koja se stavlja na glavu i koja poboljšava sposobnost gledanja zemaljskih orijentira noću;

►M1 81. ◄ „sustav za noćno gledanje (NVIS)” znači uključivanje svih elemenata potrebnih za uspješno i sigurno korištenje NVG-a tijekom operiranja helikopterom. Sustav uključuje najmanje: NVG, osvjetljenje NVIS-a, komponente helikoptera, osposobljavanje i kontinuiranu plovidbenost;

►M1 82. ◄ „okoliš koji nije neprijateljski” znači okoliš u kojem:

(a) se može izvesti sigurno prisilno slijetanje;

(b) se putnici helikoptera mogu zaštititi od vanjskih utjecaja; i

(c) odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja odgovaraju očekivanoj izloženosti opasnosti.

U svakom slučaju, za one dijelove gusto naseljenih područja koji imaju odgovarajuće površine za prisilno slijetanje smatra se da nisu neprijateljski;

►M1 83. ◄ „operacija nepreciznog prilaza (NPA)” znači instrumentalni prilaz s minimalnom visinom snižavanja (MDH) ili DH-om kada se upotrebljava tehnika CDFA najmanje 250 ft i RVR-om/CMV-om najmanje 750 m za avione i 600 m za helikoptere;

►M1 84. ◄ „NVIS član posade” znači član tehničke posade dodijeljen za NVIS let;

►M1 85. ◄ „NVIS let” znači noćni let u noćnim vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) s letačkom posadom koja koristi NVG-e u helikopteru kojim se operira na temelju odobrenja za NVIS;

►M1 86. ◄ „operacije na moru” znači operacije u kojima se uobičajeno veći dio leta odvija iznad površine mora, prema lokacijama na moru ili od lokacija na moru;

►M1 87. ◄ „operativna površina” znači mjesto izvan aerodroma, koje odabere operator, pilot ili zapovjednik za slijetanje, uzlijetanje i/ili obavljanje operacija s podvješenim teretom;

►M1 88. ◄ „operacija performanse klase 1” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanje ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, ovisno o trenutku kada je došlo do otkazivanja;

►M1 89. ◄ „operacija klase performanse 2” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter raspolaže performansama dovoljnim za sigurno nastavljanje leta, osim u slučaju kada se otkaz dogodi u ranoj fazi manevra uzlijetanja ili kasnijoj fazi manevra slijetanja, u kojim slučajevima može biti potrebno prisilno slijetanje;

▼B

►M1 90. ◄ „operacija performanse klase 3” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora u bilo kojem trenutku tijekom leta, za višemotorni helikopter prisilno slijetanje može biti potrebno a za jednomotorni helikopter prisilno slijetanje je potrebno;

►M1 91. ◄ „operativna kontrola” znači odgovornost za započinjanje, nastavljanje, završavanje ili skretanje leta u interesu sigurnosti;

►M1 92. ◄ „operacija kategorije koja nije standardna kategorija II. (OTS CAT II.)” znači operacija preciznog instrumentalnog prilaza i slijetanja upotrebom ILS-a ili MLS-a, kada nisu na raspolaganju neki ili svi elementi sustava osvjetljenja za precizni prilaz kategorije II. i s:

(a) DH-om ispod 200 ft, ali najmanje 100 ft; i

(b) RVR-om najmanje 350 m;

►M1 93. ◄ „avioni klase performanse A” znači više-motorni avioni pokretani turbo-elisnim motorima s MOPSC-om većim od devet ili najvećom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg i svi višemotorni avioni pokretani turbomlaznim motorima;

►M1 94. ◄ „avioni klase performanse B” znači avioni pokretani elisnim motorima čiji je MOPSC devet ili manje ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju 5 700 kg ili manje;

►M1 95. ◄ „avioni klase performanse C” znači avioni pokretani klipnim motorima čiji je MOPSC veći od devet ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju veća od 5 700 kg;

►M1 96. ◄ „glavni pilot” znači pilot određen za zapovjednika i zadužen za sigurno obavljanje leta. Za potrebe operacija komercijalnog zračnog prijevoza umjesto naziva „glavni pilot” upotrebljava se naziv „zapovjednik”;

►M1 97. ◄ „glavno sjedište” znači glavni ured ili registrirano sjedište organizacije unutar kojeg se obavljaju glavne financijske djelatnosti i provodi operativni nadzor djelatnosti iz ove Uredbe;

►M1 98. ◄ „prioritizacija inspekcijskih pregleda na stajanci” znači dodjela određenog dijela ukupnog broja inspekcijskih pregleda na stajanci koje provodi nadležno tijelo ili se provode u ime nadležnog tijela, na godišnjoj osnovi, kako je predviđeno u dijelu ARO;

►M1 99. ◄ „mjesto od javnog interesa (PIS)” znači mjesto koje se koristi isključivo za operacije u javnom interesu;

►M1 100. ◄ „inspekcijski pregled na stajanci” znači inspekcijski pregled zrakoplova, kvalifikacija letačke i kabinske posade i dokumentacije o letu, kako bi se provjerila njihova sukladnost s primjenjivim zahtjevima;

►M1 101. ◄ „razdoblje za otklanjanje greške” znači ograničenje trajanja operacija s neoperativnom opremom;

▼B

►M1 102. ◄ „raspoloživa razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODAH)” znači duljina područja završnog prilaza i uzlijetanja, za koju je objavljeno da je raspoloživa i prikladna za helikoptere koji operiraju u klasi performansi 1 kako bi dovršili prekinuto uzlijetanje;

►M1 103. ◄ „zahtijevana razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODRH)” znači zahtijevana horizontalna razdaljina od početka uzlijetanja do točke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i prekida uzlijetanja na točki odluke o uzlijetanju;

►M1 104. ◄ „vidljivost duž uzletno-sletne staze (RVR)” znači raspon u kojem pilot zrakoplova na središnjoj liniji uzletno-sletne staze može vidjeti oznake površine uzletno-sletne staze ili svijetla koja ocrtavaju uzletno-sletnu stazu ili određuju njezinu središnju liniju;

►M1 105. ◄ „sigurno prisilno slijetanje” znači neizbježno slijetanje ili slijetanje na vodu s razumnim očekivanjem da neće biti ozlijeđenih osoba u zrakoplovu ili na površini;

►M1 106. ◄ „hidroavion” znači zrakoplov s nepomičnim krilima projektiran za uzlijetanje s vode i slijetanje na vodu, a uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni;

►M1 107. ◄ „odvojene uzletno-sletne staze” znači uzletno-sletne staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove se uzletno-sletne staze mogu preklapati ili križati na takav način, da ako je jedna od uzletno-sletnih staza blokirana, to ne sprečava planiranu vrstu operacije na drugoj uzletno-sletnoj stazi. Svaka uzletno-sletna staza ima poseban prilazni postupak temeljen na odvojenom navigacijskom pomagalu;

►M1 108. ◄ „poseban VFR let” znači VFR let koji je odobrila nadležna kontrola zračnog prometa za obavljanje leta unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod VMC-a;

►M1 109. ◄ „stabilizirani prilaz (SAp)” znači prilaz koji se obavlja na kontrolirani i odgovarajući način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje leta od unaprijed određene točke ili apsolutne visine/visine do točke koja je 50 ft iznad praga uzletno-sletne staze ili točke u kojoj počinje manevar ravnanja ako je ta točka viša;

►M1 110. ◄ „alternativni aerodrom uzlijetanja” znači alternativni aerodrom na koji zrakoplov može sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a ne može se upotrijebiti aerodrom odlaska;

►M1 111. ◄ „točka odluke pri uzlijetanju (TDP)” znači točka koja se upotrebljava pri određivanju performansi uzlijetanja od koje se, kad se u njoj utvrdi otkaz motora, može izvesti prekinuto uzlijetanje ili se uzlijetanje može sigurno nastaviti;

►M1 112. ◄ „raspoloživa razdaljina za uzlijetanja (TODA)” u slučaju aviona znači raspoloživa duljina zatrčavanja za uzlijetanje plus duljina čistine, ako postoji.

►M1 113. ◄ „raspoloživa duljina za uzlijetanje (TODAH)” u slučaju helikoptera znači duljina područja završnog prilaza i zatrčavanja za uzlijetanje plus, ako postoji, duljina helikopterske čistine, za koju je objavljeno da je raspoloživa i odgovarajuća za obavljanje zatrčavanja za uzlijetanje helikoptera.

▼B

►M1 114. ◄ „zahtijevana razdaljina za uzlijetanje (TODRH)” u slučaju helikoptera znači zahtijevana horizontalna razdaljina od početka uzlijetanja do točke u kojoj se postižu sigurna brzina uzlijetanja (V_{TOSS}), odabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon što se u TDP-u utvrdi otkaz kritičnog motora, s preostalim motorima koji rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;

►M1 115. ◄ „putanja leta pri uzlijetanju” znači vertikalna i horizontalna putanja s kritičnim motorom koji ne radi, od određene točke u uzlijetanju do 1 500 ft iznad površine zemlje za avione i 1 000 ft iznad površine zemlje za helikoptere;

►M1 116. ◄ „masa pri uzlijetanju” znači masa uključujući sve što se prevozi i svakog tko se prevozi na početku uzlijetanja za helikoptere i uzletnog zaleta za avione;

►M1 117. ◄ „raspoloživa duljina za uzletni zalet (TORA)” znači duljina uzletno-sletne staze koju je država aerodroma proglasila raspoloživom i prikladnom za vožnju zrakoplova po tlu pri uzlijetanju;

►M1 118. ◄ „član tehničke posade” znači član posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS u komercijalnom zračnom prijevozu, koji nije član letačke ili kabinske posade, kojeg operator rasporedi na dužnosti u zrakoplovu ili na zemlji u svrhu pomaganja pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS, koje mogu zahtijevati upotrebu specijalizirane opreme u zrakoplovu;

►M1 119. ◄ „tehničke upute (TI)” znači zadnje važeće izdanje „Tehničkih uputa za siguran prijevoz opasnih roba zrakom”, uključujući dodatak i sve dopune, koje je odobrila i objavila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva;

►M1 120. ◄ „prometni teret” znači ukupna masa putnika, prtljage, tereta i prijenosne specijalističke opreme, uključujući bilo kakav balast;

►M1 121. ◄ „NVIS let bez pomoći” znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog VFR leta u kojem član posade ne upotrebljava NVG;

►M1 122. ◄ „poduzeće” znači svaka fizička ili pravna osoba, bilo da ostvaruje profit ili ne, ili svako službeno tijelo, bilo da ima pravnu sposobnost ili ne;

►M1 123. ◄ „V_1” znači najveća brzina pri uzlijetanju pri kojoj pilot mora poduzeti prvu akciju za zaustavljanje aviona unutar razdaljine za ubrzavanje i zaustavljanje. V_1 također znači najmanja brzina pri uzlijetanju nakon otkaza kritičnog motora pri brzini V_{EF}, pri kojoj pilot može nastaviti uzlijetanje i dostići zahtijevanu visinu iznad površine uzlijetanja unutar razdaljine za uzlijetanje;

►M1 124. ◄ „VEF” znači brzina pri kojoj se pretpostavlja da će kritični motor otkazati tijekom uzlijetanja;

▼B

►M1 125. ◄ „vizualni prilaz” znači prilaz pri kojem dio instrumentalnog prilaza ili cijeli instrumentalni prilaz nije dovršen, a prilaz je izveden pomoću vizualnih referenci u odnosu na teren;

▼M1

126. „vremenski spreman aerodrom” znači odgovarajući aerodrom za koji vremenski izvještaji ili prognoze ili njihove kombinacije pokazuju da će tijekom razdoblja predviđenog za korištenje, vremenski uvjeti biti na ili iznad minimuma za operacije, a izvješće o stanju površine uzletno-sletne staze pokazuje da je moguće sigurno slijetanje.

▼B

►M1 127. ◄ „ugovor o zakupu zrakoplova s posadom” znači ugovor između zračnih prijevoznika u skladu s kojim se zrakoplovom operira na temelju AOC-a zakupodavca;

►M1 128. ◄ „mokra uzletno-sletna staza” znači uzletno-sletna staza čija je površina pokrivena vodom, ili sličnim, u manjem opsegu od onog koji je naveden u definiciji „onečišćene uzletno-sletne staze” ili kada na površini uzletno-sletne staze ima dovoljno vlage da izgleda reflektirajuće, ali bez većih dijelova na kojima se zadržava voda.

▼B

PRILOG II.

ZAHTJEVI KOJE U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA MORAJU ISPUNJAVATI NADLEŽNA TIJELA

[DIO-ARO]

ARO.GEN.005 Opseg

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi za administraciju i sustav upravljanja, koje Agencija i države članice moraju ispunjavati za provedbu i izvršenje Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila u vezi s letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.

PODDIO GEN

OPĆI ZAHTJEVI

ODJELJAK I.

Općenito

ARO.GEN.115 Dokumentacija za nadzor

Nadležno tijelo osigurava relevantnom osoblju sve zakonodavne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente, kako bi im se omogućilo obavljanje njihovih zadaća i izvršavanje njihovih odgovornosti.

ARO.GEN.120 Načini usklađivanja

(a) Agencija razvija prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti za uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Kada su ispunjeni AMC-i, ispunjeni su i povezani zahtjevi provedbenih pravila.

(b) Za uspostavljanje sukladnosti s provedbenim pravilima mogu se koristiti alternativni načini usklađivanja.

(c) Nadležno tijelo uspostavlja sustav za dosljedno ocjenjivanje, omogućuju li svi alternativni načini usklađivanja, koje upotrebljava ono samo ili organizacije i osoblje koji su pod njezinim nadzorom, uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

(d) Nadležno tijelo ocjenjuje sve alternativne načine usklađivanja koje predloži neka organizacija u skladu sa stavkom ORO.GEN.120 točkom (b), analiziranjem predočene dokumentacije i, ako se to smatra potrebnim, provođenjem inspekcije u organizaciji.

Kada nadležno tijelo utvrdi da su alternativni načini usklađivanja u skladu s provedbenim pravilima, ono bez nepotrebnog odlaganja:

1. obavješćuje podnositelja zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu provesti i, prema potrebi, u skladu s tim mijenja odobrenje ili svjedodžbu podnositelja zahtjeva; i

2. obavješćuje agenciju o njihovom sadržaju, uključujući preslike sve relevantne dokumentacije;

3. obavješćuje druge države članice o prihvaćenim alternativnim načinima usklađivanja.

(e) Kada samo nadležno tijelo upotrebljava alternativne načine usklađivanja za postizanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, ono:

1. ih stavlja na raspolaganje svim organizacijama i osobama koje su pod njezinim nadzorom; i

2. obavješćuje Agenciju bez nepotrebnog odlaganja.

▼B

Nadležno tijelo dostavlja Agenciji potpuni opis alternativnih načina usklađivanja, uključujući bilo kakve revizije postupaka koje mogu biti relevantne, kao i ocjenu koja dokazuje da su provedbena pravila ispunjena.

ARO.GEN.125 Obavješćivanje Agencije

(a) Nadležno tijelo, bez nepotrebnog odlaganja, obavješćuje Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema u vezi s provedbom Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila.

(b) Nadležno tijelo daje Agenciji informacije značajne za sigurnost koje proizlaze iz izvješća o događajima koje je ono dobilo.

ARO.GEN.135 Trenutačna reakcija na sigurnosni problem

(a) Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća [1] nadležno tijelo provodi sustav za primjereno prikupljanje, analizu i širenje informacija u vezi sigurnosti.

(b) Agencija provodi sustav za odgovarajuću analizu svih primljenih relevantnih informacija u vezi sigurnosti te bez nepotrebnog odlaganja pruža državama članicama i Komisiji sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba poduzeti, koje su im potrebne kako bi na pravovremen način reagirali na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, uređaje, osobe ili organizacije koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

(c) Po primitku informacija iz točaka (a) i (b), nadležno tijelo poduzima odgovarajuće mjere za rješavanje sigurnosnog problema.

(d) O mjerama poduzetim u skladu s točkom (c) odmah se obavješćuju sve osobe ili organizacije koje se u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima moraju s njima uskladiti. Nadležno tijelo o tim mjerama također obavješćuje Agenciju i, ako je potrebna zajednička akcija, druge predmetne države članice.

ODJELJAK II.

Upravljanje

ARO.GEN.200 Sustav upravljanja

(a) Nadležno tijelo uspostavlja i održava sustav upravljanja, koji uključuje najmanje:

1. dokumentirane politike i postupke za opisivanje njegove organizacije, načina i metoda za postizanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Postupci se održavaju ažurnima i unutar tog nadležnog tijela služe kao osnovna radna dokumentacija za sve povezane zadaće;

2. dovoljan broj osoblja za obavljanje njegovih zadaća i ispunjavanje njegovih odgovornosti. Takvo osoblje mora biti kvalificirano za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene i mora imati potrebno znanje, iskustvo te početno i periodično osposobljavanje kako bi se osigurala trajna stručnost. Mora postojati sustav za planiranje raspoloživosti osoblja, kako bi se osiguralo pravilno obavljanje zadaća;

3. odgovarajuću opremu i uredski prostor za obavljanje dodijeljenih zadaća;

[1] SL L 167, 4.7.2003., str. 23.

▼B

4. funkciju praćenja sukladnosti sustava upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnosti postupaka, uključujući uspostavljanje postupka unutarnje revizije i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Praćenje sukladnosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima revizije, koje se daju višoj upravi nadležnog tijela kako bi se, prema potrebi, osigurala provedba korektivnih mjera; i

5. osobu ili skupinu osoba, koje su u konačnici odgovorne višoj upravi nadležnog tijela za funkciju praćenja sukladnosti.

(b) Nadležno tijelo za svako područje djelatnosti, uključujući sustav upravljanja, imenuje jednu ili više osoba koje su općenito odgovorne za upravljanje relevantnom zadaćom (relevantnim zadaćama).

(c) Nadležno tijelo uspostavlja postupke za sudjelovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim relevantnim nadležnim tijelima, uključujući sve nalaze i naknadne mjere koje se poduzimaju kao rezultat nadzora osoba i organizacija koje obavljaju djelatnosti na državnom području države članice, ali koje je certificiralo nadležno tijelo ►M1 ili koje dostavlja izjave nadležnom tijelu ◄ druge države članice ili Agencija.

(d) Primjerak postupaka povezanih sa sustavom upravljanja i njihovih izmjena stavlja se na raspolaganje Agenciji za potrebe standardizacije.

ARO.GEN.205 Dodjela zadaća kvalificiranim subjektima

(a) Države članice dodjeljuju zadaće povezane s početnim certificiranjem ili trajnim nadzorom osoba ili organizacija koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, samo kvalificiranim subjektima. Pri dodjeljivanju zadaća, nadležno tijelo osigurava:

1. da je uspostavljen sustav za početno i trajno ocjenjivanje sukladnosti kvalificiranog subjekta s Prilogom V. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

   Taj sustav i rezultati ocjenjivanja se dokumentiraju;

2. da je sklopljen dokumentirani sporazum s kvalificiranim subjektom, koji su obje strane odobrile na odgovarajućoj upravnoj razini, u kojem je jasno utvrđeno sljedeće:

   i. zadaće koje se moraju obaviti;

   ii. izjave, izvješća i evidencije koji se moraju osigurati;

   iii. tehnički uvjeti koji se moraju ispuniti pri obavljanju takvih zadaća;

   iv. povezana područja odgovornosti; i

   v. zaštita koja se osigurava za informacije dobivene pri obavljanju takvih zadaća.

(b) Nadležno tijelo osigurava da postupak unutarnje revizije i postupak upravljanja sigurnosnim rizikom koji se zahtijevaju stavkom ARO.GEN.200 točkom (a) podtočkom 4. obuhvaćaju sve zadaće certificiranja ili trajnog nadzora koje se obavljaju u njegovo ime.

▼B

ARO.GEN.210 Promjene u sustavu upravljanja

(a) Nadležno tijelo mora imati uspostavljen sustav za utvrđivanje promjena koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadaća i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Ovaj sustav mu omogućuje poduzimanje mjera primjerenih za osiguravanje da njegov sustav upravljanja ostane odgovarajući i učinkovit.

(b) Nadležno tijelo pravovremeno ažurira svoj sustav upravljanja u skladu s bilo kakvom izmjenom Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, kako bi se osigurala učinkovita provedba.

(c) Nadležno tijelo obavješćuje Agenciju o promjenama koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadaća i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

ARO.GEN. 220 Vođenje evidencija

(a) Nadležno tijelo uspostavlja sustav vođenja evidencija kojim se osigurava odgovarajuće pohranjivanje, dostupnost i pouzdana sljedivost:

1. dokumentiranih politika i postupaka sustava upravljanja;

2. osposobljavanja, kvalifikacije i odobravanja svog osoblja;

3. dodjeljivanja zadaća, obuhvaćajući elemente koji se zahtijevaju stavkom ARO.GEN.205, kao i detalja o dodijeljenim zadaćama;

4. certifikacijskih postupaka i trajnog nadzora odobrenih organizacija;

▼M1

5. postupaka izjavljivanja i nastavka nadzora deklariranih organizacija;

▼B

►M1 6. ◄ detalja o tečajevima osposobljavanja koje provode odobrene organizacije, i prema potrebi, evidencija u pogledu FSTD-a upotrijebljenih za takvo osposobljavanje;

►M1 7. ◄ nadzora nad osobama i organizacijama koje obavljaju djelatnosti unutar državnog područja države članice, ali ih nadzire ili certificira nadležno tijelo druge države članice ili Agencija, kako je dogovoreno između ovih tijela;

▼M1

8. nadzora operacija operatora nekompleksnih zrakoplova na motorni pogon koji se koriste u nekomercijalne svrhe;

►M1 (9) ◄ ocjenjivanja i obavješćivanja Agencije o alternativnim načinima usklađivanja koje su predložile organizacije podložne certificiranju te ocjenjivanja alternativnih načina usklađivanja koje koristi nadležno tijelo;

►M1 (10) ◄ nalaza, korektivnih mjera i datuma okončanja mjera;

►M1 (11) ◄ poduzetih mjera prisile;

►M1 (12) ◄ sigurnosnih informacija i popratnih mjera; i

►M1 (13) ◄ upotrebe odredaba o fleksibilnosti u skladu s člankom 14. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(b) Nadležno tijelo održava popis svih certifikata organizacija koje je ono izdalo ►M1 i izjava koje je primilo ◄.

▼B

(c) Sve se evidencije čuvaju najmanje tijekom razdoblja navedenog u ovoj Uredbi. Ako to nije navedeno, evidencije se čuvaju najmanje pet godina, podložno primjenjivom zakonu o zaštiti podataka.

ODJELJAK III.

Nadzor, certificiranje i izvršenje

ARO.GEN.300 Nadzor

▼M1

(a) Nadležno tijelo provjerava:

1. sukladnost sa zahtjevima koji se odnose na organizacije prije izdavanja certifikata organizacija ili odobrenja, po potrebi;

2. trajnu sukladnost s primjenjivim zahtjevima organizacija kojima je izdalo certifikat ili od kojih je primilo izjavu;

3. trajnu sukladnost s primjenjivim zahtjevima nekomercijalnih operatora nekompleksnih zrakoplova na motorni pogon; i

4. provedbu odgovarajućih sigurnosnih mjera koje nalaže nadležno tijelo u skladu s ARO.GEN.135 točkama (c) i (d).

▼B

(b) Ovo provjeravanje:

1. podržano je dokumentacijom koja je posebno namijenjena kako bi se osoblju odgovornom za nadzor dale smjernice za obavljanje njihovih funkcija;

2. pruža relevantnim osobama i organizacijama rezultate aktivnosti sigurnosnog nadzora;

3. temelji se na revizijama i inspekcijama, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede; i

4. pruža nadležnom tijelu dokaze potrebne u slučaju zahtijevanja daljnjih mjera, uključujući mjere predviđene stavcima ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.

(c) Opsegom nadzora određenog u točkama (a) i (b) uzimaju se u obzir rezultati prošlih nadzornih aktivnosti i sigurnosni prioriteti.

(d) Ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica i njihove obveze, kako je određeno u odjeljku ARO.RAMP, opseg nadzora nad aktivnostima koje na državnom području države članice obavljaju osobe ili organizacije s poslovnim nastanom ili prebivalištem u drugoj državi članici, određuje se na temelju sigurnosnih prioriteta i prošlih nadzornih aktivnosti.

(e) Kada djelatnost osobe ili organizacije uključuje više država članica ili Agenciju, nadležno tijelo odgovorno za nadzor u skladu s točkom (a) može se suglasiti da zadaće nadzora obavlja nadležno tijelo države članice u kojem (obavljaju nadležna tijela država članica u kojima) se djelatnost obavlja, ili Agencija. Bilo koja osoba ili organizacija koja podliježe takvoj suglasnosti, obavješćuje se o njezinom postojanju i opsegu.

(f) Nadležno tijelo prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnima za nadzor, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede.

ARO.GEN.305 Program nadzora

(a) Nadležno tijelo uspostavlja i održava program nadzora kojim su obuhvaćene aktivnosti nadzora zahtijevane stavcima ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.

▼B

(b) Za organizacije koje certificira nadležno tijelo, program nadzora se razvija uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost njezinih aktivnosti, rezultate prošlih certifikacijskih i/ili nadzornih aktivnosti koje se zahtijevaju odjeljcima ARO.GEN i ARO.RAMP, te se temelji na ocjeni povezanih rizika. On u svakom ciklusu planiranja nadzora uključuje:

1. revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede; i

2. sastanke koji se održavaju između odgovornog rukovoditelja i nadležnog tijela, kako bi se osigurala njihova trajna informiranost u pogledu značajnih pitanja.

(c) Za organizacije koje certificira nadležno tijelo, primjenjuje se ciklus planiranja nadzora koji nije dulji od 24 mjeseci.

Ciklus planiranja nadzora može se skratiti ako postoji dokaz da se smanjila performansa sigurnosti organizacije.

Ciklus planiranja nadzora može se produljiti na najviše 36 mjeseci ako je nadležno tijelo utvrdilo da je u prethodna 24 mjeseca:

1. organizacija dokazala učinkovito identificiranje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti i upravljanje povezanim rizicima;

2. organizacija trajno dokazivala nadzor nad svim promjenama u skladu sa stavkom ORO.GEN.130;

3. nisu bili izdani nalazi 1. razine; i

4. sve korektivne mjere bile su provedene u roku koji je prihvatilo ili produljilo nadležno tijelo, kako je određeno u stavku ARO.GEN.350 točki (d) podtočki 2.

Ciklus planiranja nadzora može se dodatno produljiti na najviše 48 mjeseci ako je, uz gore navedeno, organizacija uspostavila, a nadležno tijelo potvrdilo, učinkovit sustav trajnog izvješćivanja nadležnog tijela o performansama sigurnosti i regulatornoj usklađenosti same organizacije.

▼M1

(d) Za organizacije koje izjavljuju svoju aktivnost nadležnom tijelu program nadzora razvija se uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost njezinih aktivnosti i rezultate prošlih nadzornih aktivnosti i temelji se na ocjeni povezanih rizika. Uključuje revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede.

▼B

►M1 (e) ◄ Za osobe koje su nositelji licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde koje je izdalo nadležno tijelo, program nadzora uključuje inspekcijske preglede, uključujući, prema potrebi, nenajavljene inspekcijske preglede.

►M1 (f) ◄ Program nadzora uključuje evidencije datuma kada se revizije, inspekcije i sastanci trebaju održati i datuma kada su takve revizije, inspekcije i sastanci održani.

ARO.GEN.310 Postupak prvog certificiranja – organizacije

(a) Nakon primitka zahtjeva za prvo izdavanje certifikata organizaciji, nadležno tijelo provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Pri ovoj provjeri, može se uzeti u obzir izjava iz stavka ORO.AOC.100 točke (b).

▼B

(b) Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo izdaje certifikat(e), kako je utvrđeno u Dodacima I. i II. Certifikat(i) se izdaje(-u) na neodređeno vrijeme. Povlastice i opseg aktivnosti za čije je obavljanje organizacija odobrena, navode se u uvjetima odobrenja koji se prilažu certifikatu(-ima).

(c) Kako bi se organizaciji omogućila provedba promjena bez prethodnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa stavkom ORO.GEN.130, nadležno tijelo odobrava postupak koji mu je dostavila organizacija, u kojem se određuje opseg takvih promjena te se opisuje kako će se takvim promjenama upravljati i o njima izvješćivati.

ARO.GEN.330 Promjene – organizacije

(a) Nakon primitka zahtjeva za promjenu za koju je potrebno prethodno odobrenje, nadležno tijelo prije izdavanja odobrenja provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.

Nadležno tijelo propisuje uvjete pod kojima organizacija može raditi tijekom promjena, osim ako nadležno tijelo odluči da certifikat organizacije treba privremeno oduzeti.

Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo odobrava promjenu.

(b) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada organizacija provodi promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje, a nije dobila odobrenje nadležnog tijela kako je određeno u točki (a), nadležno tijelo privremeno oduzima, ograničava ili opoziva certifikat organizacije.

(c) Za promjene za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, nadležno tijelo ocjenjuje informacije dobivene u izvješću koje u skladu sa stavkom ORO.GEN.130 dostavlja organizacija, kako bi provjerilo usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju neusklađenosti, nadležno tijelo:

1. obavješćuje organizaciju o neusklađenosti i zahtijeva daljnje promjene;

2. u slučaju nalaza razine 1. ili razine 2., djeluje u skladu sa stavkom ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Izjava– organizacije

(a) Nakon primitka izjave organizacije koja provodi ili namjerava provoditi aktivnosti za koje je potrebna izjava, nadležno tijelo utvrđuje da ta izjava sadržava sve informacije koje se zahtijevaju u Dijelu ORO te organizaciji potvrđuje primitak izjave.

(b) Ako izjava ne sadržava potrebne informacije ili sadržava informacije koje upućuju na neusklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo obavještava organizaciju o neusklađenosti te zahtjeva daljnje informacije. Nadležno tijelo vrši inspekcijski pregled organizacije ako ga smatra potrebnim. Ako se potvrdi neusklađenost, nadležno tijelo provodi radnje utvrđene u ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Nalazi i korektivne mjere – organizacije

(a) Za nadzor u skladu sa stavkom ARO.GEN.300 točkom (a), nadležno tijelo ima sustav za analizu nalaza u odnosu na njihov značaj za sigurnost.

(b) Nadležno tijelo izdaje nalaz razine 1. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, s postupcima i priručnicima organizacije ili s uvjetima za izdavanje odobrenja ili certifikata ►M1 ili sa sadržajem izjave ◄, koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno ugrožava sigurnost leta.

▼B

Nalazi razine 1. uključuju:

1. slučaj da se nadležnom tijelu ne omogući pristup objektima organizacije, kako je određeno u stavku ORO.GEN.140, tijekom uobičajenog radnog vremena i nakon dva pisana zahtjeva;

2. dobivanje ili održavanje valjanosti certifikata organizacije, dostavljanjem krivotvorenih dokumentiranih dokaza;

3. dokaz o zloupotrebi ili neovlaštenoj upotrebi certifikata organizacije; i

4. nepostojanje odgovornog rukovoditelja.

(c) Nadležno tijelo izdaje nalaz razine 2. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, s postupcima i priručnicima organizacije ili s uvjetima za izdavanje odobrenja ili certifikata ►M1 ili sa sadržajem izjave ◄, koja bi mogla smanjiti sigurnost ili ozbiljno ugroziti sigurnost leta.

(d) Kada se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način otkrije određeni nalaz, nadležno tijelo, ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere koje se zahtijevaju Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, priopćava nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijeva korektivne mjere za rješavanje utvrđene (utvrđenih) neusklađenosti. Kada je to relevantno, nadležno tijelo obavješćuje državu u kojoj je zrakoplov registriran.

1. U slučaju nalaza razine 1., nadležno tijelo poduzima trenutačne i primjerene mjere kako bi zabranilo ili ograničilo aktivnosti i, ako je primjereno, poduzima mjere za opoziv certifikata ili posebnog odobrenja ili za njihovo djelomično ili cjelokupno ograničenje ili privremeno oduzimanje, ovisno o opsegu nalaza razine 1., dok organizacija ne provede uspješne korektivne mjere.

2. U slučaju nalaza razine 2., nadležno tijelo:

   i. odobrava organizaciji rok za provedbu korektivnih mjera primjeren prirodi nalaza, koji je prvobitno, u svakom slučaju, najviše tri mjeseca. Na kraju ovog razdoblja i u skladu s prirodom nalaza, nadležno tijelo može ovaj tromjesečni rok produljiti, podložno zadovoljavajućem planu korektivnih mjera s kojim se nadležno tijelo složilo; i

   ii. ocjenjuje plan korektivnih mjera i provedbe koji je predložila organizacija, te ga prihvaća ako se na temelju ocjene zaključi da je dostatan za rješavanje neusklađenosti.

3. Ako organizacija ne dostavi prihvatljiv plan korektivnih mjera ili ne izvede korektivne mjere u roku koji je odredilo ili produljilo nadležno tijelo, nalaz se podiže na nalaz razine 1. te se poduzimaju mjere utvrđene u točki (d) podtočki 1.

4. Nadležno tijelo vodi evidenciju o svim nalazima koje je utvrdilo ili koji su mu priopćeni, te prema potrebi, o mjerama prisile koje je primijenilo, kao i o korektivnim mjerama i datumima okončanja mjera u vezi s nalazima.

(e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada nadležno tijelo države članice djelujući u skladu s odredbama stavka ARO.GEN.300 točke (d) utvrdi bilo kakvu neusklađenost organizacije, koju je certificiralo ►M1 ili koja izjavljuje svoje aktivnosti ◄ nadležno tijelo druge države članice ili Agencija, s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, ono obavješćuju to nadležno tijelo i navodi razinu nalaza.

▼B

ARO.GEN.355 Nalazi i mjere prisile - osobe

(a) Ako tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležno tijelo odgovorno za nadzor pronađe u skladu sa stavkom ARO.GEN.300 točkom (a) dokaz neusklađenosti osobe koja je nositelj licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde izdane u skladu s Uredbom (EZ) 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo djeluje u skladu sa stavkom ARA.GEN.355 točkama (a) do (d) Priloga VI. (dio-ARA) Uredbi Komisije (EU) br. 290/2012 ([1]).

(b) Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način pronađe dokaz koji pokazuje da osoba koja podliježe zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, koja nema licencu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdanu u skladu s navedenom Uredbom, ne ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo koje je utvrdilo neusklađenost poduzima mjere prisile potrebne za sprečavanje nastavka te neusklađenosti.

PODDIO OPS

LETAČKE OPERACIJE

ODJELJAK I.

Certificiranje operatora komercijalnog zračnog prijevoza

ARO.OPS.100 Izdavanje svjedodžbe zračnog prijevoznika

(a) Nadležno tijelo izdaje svjedodžbu zračnog prijevoznika (AOC) kada utvrdi da je operator dokazao sukladnost s elementima koji se zahtijevaju u stavku ORO.AOC.100.

(b) Svjedodžba uključuje povezane operativne specifikacije.

ARO.OPS.105 Sporazumi o letovima pod zajedničkom oznakom

Pri razmatranju sigurnosti sporazuma o letovima pod zajedničkom oznakom koji uključuju operatora iz treće zemlje, nadležno tijelo:

1. utvrđuje, nakon provjere koju obavlja operator kako je navedeno u stavku ORA.AOC.115, ispunjava li operator iz treće zemlje primjenjive standarde ICAO-a;

2. povezuje se, prema potrebi, s nadležnim tijelom države operatora iz treće zemlje.

ARO.OPS.110 Sporazumi o najmu

(a) Nadležno tijelo odobrava sporazum o najmu kada utvrdi da je operator, koji je certificiran u skladu s Prilogom III. (dio-ORO), usklađen sa:

   1. stavkom ORO.AOC.110 točkom (d) za zrakoplov iz treće zemlje unajmljen bez posade;

   2. stavkom ORO.AOC.110 točkom (c) za zrakoplov operatora iz treće zemlje unajmljen s posadom;

   3. stavkom ORO.AOC.110 točkom (e) za zrakoplov iznajmljen bez posade bilo kojem operatoru;

   4. relevantnim zahtjevima kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, za najam zrakoplova bez posade registriranog u EU i za najam zrakoplova s posadom od operatora iz EU-a.

([1]) SL L 100, 5.4.2012., str. 1.

▼B

(b) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova s posadom, privremeno se oduzima ili opoziva:

1. kada god se privremeno oduzme ili opozove AOC najmodavca ili najmoprimca;

2. kada god se na najmodavca primjenjuje zabrana letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

(c) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade privremeno se oduzima ili opoziva kada god se privremeno oduzme ili opozove svjedodžba o plovidbenosti zrakoplova.

(d) Kada se od nadležnog tijela zatraži prethodno odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade u skladu sa stavkom ORO.AOC.110 točkom (e), nadležno tijelo osigurava:

1. pravilnu koordinaciju s nadležnim tijelom odgovornim za trajni nadzor nad zrakoplovom, u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/82003 ([2]), ili za operaciju zrakoplova, ako se ne radi o istom tijelu;

2. da se zrakoplov pravovremeno odstrani iz AOC-a operatora.

ODJELJAK II.

Odobrenja

ARO.OPS.200 Postupak za izdavanje posebnog odobrenja

(a) Nakon primitka zahtjeva za izdavanje posebnog odobrenja ili njegovih promjena, nadležno tijelo ocjenjuje zahtjev u skladu s relevantnim zahtjevima Priloga V. (dio-SPA) i, prema potrebi, obavlja odgovarajući inspekcijski pregled operatora.

▼M1

(b) Kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo izdaje ili mijenja odobrenje. Odobrenje se navodi u:

1. operativnim specifikacijama, kako su utvrđene u Dodatku II. za letove komercijalnog zračnog prometa; ili

2. popisu posebnih odobrenja, kako je utvrđen u Dodatku V. za nekomercijalne letove.

▼B

ARO.OPS.205 Odobrenje liste minimalne opreme

(a) Nakon primitka zahtjeva operatora za početno odobrenje liste minimalne opreme (MEL) ili njezinu izmjenu, nadležno tijelo ocjenjuje svaku predmetnu stavku, kako bi prije izdavanja odobrenja provjerilo usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

(b) Nadležno tijelo odobrava postupak operatora za produljenje primjenjivih rokova za ispravke B, C i D, ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavku ORO.MLR.105 točki (f), a nadležno tijelo ih provjeri.

(c) Nadležno tijelo, za svaki pojedinačni slučaj, odobrava operaciju zrakoplova izvan ograničenja MEL-a, ali unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL), ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavku ORO.MLR.105, a nadležno tijelo ih provjeri.

ARO.OPS.210 Određivanje lokalnog područja

Nadležno tijelo može odrediti lokalno područje za potrebe zahtjeva za osposobljavanje i provjeravanje letačkog osoblja.

([1]) SL L 344, 27.12.2005., str. 15.
([2]) SL L 315, 28.11.2003., str. 1.

▼B

ARO.OPS.215 Odobrenje helikopterskih operacija iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja

(a) Država članica određuje ona područja u kojima se helikopterske operacije mogu obavljati bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, kako je opisano u stavku CAT.POL.H.420.

(b) Prije izdavanja odobrenja iz stavka CAT.POL.H.420, nadležno tijelo razmatra razloge operatora zbog kojih je spriječena upotreba odgovarajućih kriterija performanse.

ARO.OPS.220 Odobrenje helikopterskih operacija do ili iz mjesta od javnog interesa

Odobrenje iz stavka CAT.POL.H.225 uključuje popis mjesta od javnog interesa koje je naveo operator i na koje se odnosi odobrenje.

ARO.OPS.225 Odobrenje operacija na izolirani aerodrom

Odobrenje iz stavka CAT.OP.MPA.106 uključuje popis aerodroma koje je naveo operator i na koje se odnosi odobrenje.

PODDIO RAMP

INSPEKCIJSKI PREGLEDI NA STAJANCI KOJI SE OBAVLJAJU NA ZRAKOPLOVIMA OPERATORA KOJI SU POD REGULATORNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE

ARO.RAMP.005 Opseg

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi kojih se nadležno tijelo ili Agencija moraju pridržavati pri ispunjavanju svojih zadaća i odgovornosti u pogledu obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci nad zrakoplovima koje upotrebljavaju operatori iz trećih zemalja ili operatori koji su pod regulatornim nadzorom druge države članice, kada slete na aerodrome smještene na području koje podliježe odredbama Ugovora.

ARO.RAMP.100 Općenito

(a) Obavlja se inspekcijski pregled zrakoplova i njihove posade u odnosu na primjenjive zahtjeve.

(b) Osim obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci uključenih u program nadzora uspostavljen u skladu sa stavkom ARO.GEN.305, nadležno tijelo obavlja inspekcijski pregled na stajanci nad zrakoplovima za koje se sumnja da nisu u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(c) U okviru razvoja programa nadzora uspostavljenog u skladu sa stavkom ARO.GEN.305, nadležno tijelo uspostavlja godišnji program za obavljanje inspekcijskih pregleda zrakoplova na stajanci. Ovaj program:

1. temelji se na proračunskoj metodologiji kojom se uzimaju u obzir povijesni podaci o broju i prirodi operatora i broju njihovih slijetanja na njegove aerodrome, kao i sigurnosni rizici; i

2. omogućuje nadležnom tijelu davanje prioriteta inspekcijskim pregledima zrakoplova na temelju popisa iz stavka ARO.RAMP.105 točke (a).

(d) Kada to smatra potrebnim, Agencija u suradnji s državama članicama na čijem se državnom području obavlja inspekcijski pregled, obavlja inspekcijske preglede zrakoplova na stajanci kako bi provjerila sukladnost s primjenjivim zahtjevima u svrhu:

1. certifikacijskih zadaća koje su Uredbom (EZ) br. 216/2008 dodijeljene Agenciji;

▼B

2. inspekcijskih pregleda standardiziranja država članica; ili

3. inspekcijskih pregleda organizacije kako bi se provjerila sukladnost s primjenjivim zahtjevima u potencijalno nesigurnim situacijama.

ARO.RAMP.105 Kriteriji određivanja prioriteta

(a) Za određivanje prioriteta inspekcijskih pregleda na stajanci, Agencija dostavlja nadležnim tijelima popis operatora ili zrakoplova za koje je utvrđeno da predstavljaju potencijalni rizik.

(b) Ovaj popis uključuje:

1. operatore zrakoplova utvrđene na temelju analize raspoloživih podataka u skladu sa stavkom ARO.RAMP.150 točkom(b) podtočkom 4.;

2. operatore ili zrakoplove o kojima je Agenciju obavijestila Europska komisija, a koji su utvrđeni na temelju:

i. mišljenja koje je u kontekstu provedbe Uredbe (EZ) br. 2111/2005 dalo Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa (ASC), da je potrebna daljnja provjera djelotvorne usklađenosti s relevantnim standardima sigurnosti, kroz sustavne inspekcijske preglede na stajanci; ili

ii. informacija koje je Europska komisija dobila od država članica, u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005;

3. zrakoplove kojima operatori uključeni u Prilog B popisa operatora koji podliježu zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 lete u područje koje podliježe odredbama Ugovora;

4. zrakoplove kojima operiraju operatori certificirani u državi koja provodi regulatorni nadzor nad operatorima uključenim u popis iz podtočke 3.;

5. zrakoplove kojima, na područje, unutar područja ili iz područja koje podliježe Ugovoru, prvi put operira operator iz treće zemlje ili operator čije je odobrenje, koje je izdano u skladu sa stavkom ART.GEN.205, ograničeno ili obnovljeno nakon privremenog oduzimanja ili opoziva.

(c) Popis se izrađuje u skladu s postupcima koje utvrđuje Agencija, nakon svakog ažuriranja popisa Zajednice na kojem se nalaze operatori koji podliježu zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005, a u svakom slučaju najmanje svaka četiri mjeseca.

ARO.RAMP.110 Prikupljanje informacija

Nadležno tijelo prikuplja i obrađuje sve informacije koje se smatraju korisnima za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci.

ARO.RAMP.115 Kvalifikacija inspektora koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci

(a) Nadležno tijelo i Agencija imaju kvalificirane inspektore za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci.

(b) Inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci:

1. imaju potrebno zrakoplovno obrazovanje ili praktično znanje relevantno za njihovo područje (njihova područja) inspekcijskih pregleda;

2. uspješno su završili:

i. odgovarajuće posebno teoretsko i praktično osposobljavanje, iz jednog ili više sljedećih područja inspekcije:

(A) pilotska kabina;

(B) sigurnost u kabini;

▼B

(C) stanje zrakoplova;

(D) teret;

ii. odgovarajuće praktično osposobljavanje na radnom mjestu koje obavlja viši inspektor za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci imenovan od strane nadležnog tijela ili Agencije;

3. održavaju valjanost svoje kvalifikacije pohađanjem periodičnog osposobljavanja i obavljanjem najmanje 12 inspekcijskih pregleda u svakom 12-mjesečnom razdoblju.

(c) Osposobljavanje iz točke (b) podtočke 2. alineje i. obavlja nadležno tijelo ili bilo koja organizacija za osposobljavanje odobrena u skladu sa stavkom ARO.RAMP.120 točkom (a).

(d) Agencija izrađuje i održava nastavni plan osposobljavanja te poboljšava organizaciju tečajeva osposobljavanja i radionica za inspektore kako bi se poboljšalo razumijevanje i ujednačena provedba ovog poddijela.

(e) Agencija olakšava i usklađuje program razmjene inspektora kako bi se inspektorima omogućilo stjecanje praktičnog iskustva i doprinijelo usklađivanju postupaka.

ARO.RAMP.120 Odobravanje organizacija za osposobljavanje

(a) Nadležno tijelo odobrava organizaciju za osposobljavanje čije je glavno sjedište na državnom području odgovarajuće države članice, kada utvrdi da je organizacija za osposobljavanje:

1. imenovala rukovoditelja osposobljavanja koji posjeduje dobre sposobnosti upravljanja, kako bi se osiguralo da je osposobljavanje koje se pruža, u skladu s primjenjivim zahtjevima;

2. ima na raspolaganju mogućnosti i nastavnu opremu prikladne za vrstu osposobljavanja koju pruža;

3. pruža osposobljavanje u skladu s nastavni planom koji je razvila Agencija u skladu sa stavkom ARO.RAMP.115 točkom (d);

4. koristi kvalificirane instruktore za osposobljavanje.

(b) Ako tako zahtijeva nadležno tijelo, provjeru usklađenosti i trajne usklađenosti sa zahtjevima iz točke (a) obavlja Agencija.

(c) Organizacija za osposobljavanje mora biti odobrena za pružanje jedne ili više sljedećih vrsta osposobljavanja:

1. početno teoretsko osposobljavanje;

2. početno praktično osposobljavanje;

3. periodično osposobljavanje.

ARO.RAMP.125 Provođenje inspekcijskih pregleda na stajanci

(a) Inspekcijski pregledi na stajanci obavljaju se na standardizirani način upotrebom obrasca iz Dodatka III. ili Dodatka IV.

(b) Pri obavljanju inspekcijskog pregleda na stajanci, inspektori ulažu sva svoja nastojanja kako bi se izbjeglo neutemeljeno kašnjenje zrakoplova koji je podvrgnut inspekcijskom pregledu.

(c) Po okončanju inspekcijskog pregleda na stajanci, o rezultatima tog inspekcijskog pregleda na stajanci obavješćuje se glavni pilot ili, u njegovoj odsutnosti, neki drugi član letačke posade ili predstavnik operatora, upotrebom obrasca iz Dodatka III.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategorizacija nalaza

Za svaku stavku inspekcijskog pregleda, definirane su, kao nalazi, tri kategorije moguće nesukladnosti s primjenjivim zahtjevima. Takvi se nalazi kategoriziraju na sljedeći način:

1. nalaz kategorije 3. je bilo koja utvrđena značajna nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima veliki utjecaj na sigurnost;

2. nalaz kategorije 2. je bilo koja utvrđena nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima značajan utjecaj na sigurnost;

3. nalaz kategorije 1. je bilo koja utvrđena nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima mali utjecaj na sigurnost.

ARO.RAMP.135 Naknadne mjere u vezi s nalazima

(a) Za nalaz kategorije 2. ili 3., nadležno tijelo ili, prema potrebi, Agencija:

   1. obavješćuje operatora o nalazu u pisanom obliku, uključujući zahtjev za dokaz o poduzetim korektivnim mjerama; i

   2. obavješćuje nadležno tijelo države operatora i, prema potrebi, države u kojoj je zrakoplov registriran i u kojoj je bila izdana licenca letačke posade. Prema potrebi, nadležno tijelo ili Agencija zahtijevaju potvrdu njihovog primitka korektivnih mjera koje je poduzeo operator u skladu sa stavcima ARO.GEN.350 ili ARO.GEN.355.

(b) Uz točku (a), u slučaju nalaza kategorije 3., nadležno tijelo poduzima trenutačne mjere:

   1. uvođenjem ograničenja u pogledu letačkih operacija zrakoplova;

   2. zahtijevanjem trenutačnih korektivnih mjera;

   3. prizemljenjem zrakoplova u skladu sa stavkom ARO.RAMP.140; ili

   4. uvođenjem trenutačne zabrane letenja u skladu s člankom 6. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

(c) Kada Agencija dobije nalaz kategorije 3., ona od nadležnog tijela države u kojoj je zrakoplov sletio zahtijeva poduzimanje odgovarajućih mjera u skladu s točkom (b).

ARO.RAMP.140 Prizemljenje zrakoplova

(a) U slučaju nalaza kategorije 3., kada se čini da se namjerava ili da je vjerojatno da će se zrakoplovom letjeti, a da operator ili vlasnik nije izveo odgovarajuće korektivne mjere, nadležno tijelo:

   1. obavješćuje glavnog pilota/zapovjednika ili operatora da se do daljnje obavijesti ne dopušta započinjanje leta zrakoplovom; i

   2. prizemljuje taj zrakoplov.

(b) Nadležno tijelo države u kojoj je zrakoplov prizemljen odmah o tome obavješćuje nadležno tijelo države operatora i države u kojoj je zrakoplov registriran, prema potrebi, te Agenciju ako prizemljeni zrakoplov upotrebljava operator iz treće zemlje.

(c) Nadležno tijelo, u suradnji s državom operatora i državom registracije, propisuje potrebne uvjete pod kojima se može dopustiti uzlijetanje zrakoplova.

▼B

(d) Ako neusklađenost utječe na valjanost svjedodžbe o plovidbenosti zrakoplova, nadležno tijelo može ukinuti prizemljenje tek kada operator predoči dokaze:

1. da je ponovno uspostavljena usklađenost s primjenjivim zahtjevima;

2. da je dobio dozvolu za letenje u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 1702/2003 ([1]), za zrakoplov registriran u državi članici;

3. dozvolu za letenje ili odgovarajući dokument države registracije ili države operatora za zrakoplov registriran u trećoj zemlji kojim operira operator iz EU-a ili treće zemlje; i

4. prema potrebi, dopuštenje trećih zemalja preko kojih će letjeti.

ARO.RAMP.145 Izvješćivanje

(a) Informacije prikupljene u skladu sa stavkom ARO.RAMP.125 točkom (a) unose se u centraliziranu bazu podataka iz stavka ARO.RAMP.150 točke (b) podtočke 2. u roku od 21 kalendarskog dana nakon inspekcijskog pregleda.

(b) Nadležno tijelo ili Agencija unose u centraliziranu bazu podataka svaku informaciju koja je korisna za primjenu Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila te za obavljanje zadaća Agencije koje su joj dodijeljene ovim Prilogom, uključujući relevantne informacije iz stavka ARO.RAMP.110.

(c) Kada god informacije iz stavka ARO.RAMP.110 pokažu da postoji potencijalna prijetnja za sigurnost, takve se informacije također bez odlaganja priopćavaju svim nadležnim tijelima i Agenciji.

(d) Kada god informacije o manjkavosti zrakoplova nadležnom tijelu dostavi neka osoba, ne navodi se identitet izvora informacija iz stavka ARO.RAMP.110 i stavka ARO.RAMP.125 točke (a).

ARO.RAMP.150 Zadaće Agencije u pogledu koordinacije

(a) Agencija upravlja i operira alatima i postupcima potrebnim za pohranjivanje i razmjenu:

1. informacija iz stavka ARO.RAMP.145, upotrebom obrazaca iz dodataka III. i IV.;

2. informacija dobivenih od trećih zemalja ili međunarodnih organizacija s kojima je EU sklopila odgovarajuće sporazume ili od organizacija s kojima je Agencija sklopila odgovarajuće sporazume u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(b) Ovo upravljanje uključuje sljedeće zadaće:

1. pohranjivanje podataka iz država članica koji su relevantni za sigurnosne informacije o zrakoplovima koji slijeću na aerodrome smještene na području koje podliježe odredbama Ugovora;

2. razvoj, održavanje i trajno ažuriranje centralizirane baze podataka koja sadrži sve informacije iz točke (a) podtočaka 1. i 2.;

3. osiguravanje potrebnih izmjena i unapređenja aplikacije baze podataka;

([1]) SL L 243, 27.9.2003., str. 6.

▼B

4. analiziranje centralizirane baze podataka i drugih relevantnih informacija o sigurnosti zrakoplova i letačkih operacija te na temelju toga:

   i. savjetovanje Komisije i nadležnih tijela o trenutačnim mjerama ili naknadnoj politici;

   ii. obavješćivanje Komisije i nadležnih tijela o mogućim sigurnosnim problemima;

   iii. predlaganje koordiniranih mjera Komisiji i nadležnim tijelima, kada je to potrebno radi sigurnosti, te osiguravanje koordinacije takvih mjera na tehničkoj razini;

5. povezivanje s drugim europskim institucijama i tijelima, međunarodnim organizacijama i nadležnim tijelima trećih zemalja radi razmjene informacija.

ARO.RAMP.155 Godišnje izvješće

Agencija izrađuje i dostavlja Komisiji godišnje izvješće o sustavu inspekcijskih pregleda na stajanci, koje sadrži najmanje sljedeće informacije:

(a) status napretka sustava;

(b) status inspekcijskih pregleda obavljenih u toj godini;

(c) analizu rezultata inspekcijskih pregleda s naznačenim kategorijama nalaza;

(d) mjere poduzete tijekom godine;

(e) prijedloge za daljnje poboljšanje sustava inspekcijskih pregleda na stajanci; i

(f) priloge koji sadrže popise inspekcijskih pregleda razvrstanih prema državi operacije, tipu zrakoplova, operatoru i omjerima po stavkama.

ARO.RAMP.160 Informiranje javnosti i zaštita informacija

(a) Informacije dobivene u skladu sa stavcima ARO.RAMP.105 i ARO.RAMP.145 države članice upotrebljavaju samo za potrebe Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila i te informacije moraju na odgovarajući način zaštititi.

(b) Agencija jednom godišnje objavljuje skupno izvješće o informacijama koje se stavlja na raspolaganje javnosti i sadrži analizu informacija dobivenih u skladu sa stavkom ARO.RAMP.145. Ovo izvješće mora biti jednostavno i lako razumljivo, bez navođenja identiteta izvora informacija.

▼B

Dodatak I.

SVJEDODŽBA OPERATORA ZRAKOPLOVA

(Popis za odobrenje operatora zrakoplova)

Vrste operacija: Komercijalni zračni prijevoz (CAT) ☐ Putnici; ☐ Teret

☐ Ostalo ([1]) .....

Specijalizirane komercijalne operacije (SPO) ☐ ([2]).....

5	Država operatora ([3])	([5])
	Nadležno tijelo-izdavatelj ([4])	
AOC ([6]):	Ime operatora ([7])	Operativne kontaktne točke: ([9])
	Dba trgovačko ime ([8])	Kontaktni podaci za kontaktiranje operativne uprave bez nepotrebnog odlaganja, navedeni su u ..... ([12]).
	Adresa operatora ([10]):	
	Telefon ([11]): Faks: E-mail:	
Ovom se svjedodžbom potvrđuje da se zračnom prijevozniku ..... ([13]) dopušta obavljanje komercijalnih zračnih operacija, kako je određeno u priloženim operativnim specifikacijama, u skladu s operativnim priručnikom, Prilogom IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.		
Datum izdavanja ([14]):	Ime i potpis ([15]): Titula:	

([1]) Navode se druge vrste prijevoza.
([2]) Navodi se vrsta operacije, npr. poljoprivreda, graditeljstvo, fotografiranje, nadzor, promatranje i patroliranje, oglašavanje u zraku.
([3]) Zamjenjuje se imenom države operatora.
([4]) Zamjenjuje se identifikacijom nadležnog tijela koje je izdavatelj.
([5]) Popunjava nadležno tijelo.
([6]) Referentni broj odobrenja, koji je izdalo nadležno tijelo.
([7]) Zamjenjuje se registriranim imenom operatora.
([8]) Trgovačko ime operatora, ako je različito. Ispred trgovačkog imena upisuje se „Dba” (kratica za „Doing Business As” – posluje pod imenom).
([9]) Kontaktni podaci uključuju brojeve telefona i faksa, uključujući pozivni broj države, i e-mail adresu (ako postoji) putem kojih se operativna uprava može kontaktirati bez nepotrebnog odlaganja u vezi s pitanjima povezanim s letačkim operacijama, plovidbenošću, stručnošću letačke i kabinske posade, opasnim robama i, prema potrebi, drugim pitanjima.
([10]) Adresa glavnog sjedišta operatora.
([11]) Podaci o telefonu i faksu glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj države. Ako postoji, navodi se i e-maila.
([12]) Upisuje se kontrolirani dokument, koji se nalazi u zrakoplovu, u kojem su navedeni kontaktni podaci s navođenjem odgovarajućeg stavka ili stranice. Npr. „Kontaktni podaci … navedeni su u operativnom priručniku, općenito/osnovno, poglavlje 1. stavak 1.1”; ili ”… navedeni su u operativnim specifikacijama, stranica 1.”; ili ”… navedeni su u Dodatku ovom dokumentu”.
([13]) Registrirano ime operatora.
([14]) Datum izdavanja AOC-a (dd.mm.gggg.)
([15]) Titula, ime i potpis predstavnika nadležnog tijela. Osim toga, na AOC se može staviti službeni pečat.

Obrazac EASA 138, 1. izdanje

▼B

Dodatak II.

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE **(podliježu odobrenim uvjetima iz operativnog priručnika)**				
Kontaktni podaci nadležnog tijela koje je izdavatelj Telefon ([1]): _____ ; Faks: _____ ; E-mail: _____				
AOC ([2]): Ime operatora ([3]): Datum ([4]): Potpis: Dba trgovačko ime Operativne specifikacije:				
Model zrakoplova ([5]): Registarske oznake ([6]):				
Komercijalne operacije ☐				
Područje operacije ([7])				
Posebna ograničenja ([8])				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacije ([9])	Napomene
Opasne robe	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti Uzlijetanje Prilaz i slijetanje Uzlijetanje	 ☐ ☐	 ☐ ☐	RVR ([11]): m CAT ([10]) .... RVR: m DH: ft	
RVSM ([12]) ☐ ne primjenjuje se	☐	☐		
ETOPS ([13]) ☐ ne primjenjuje se	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja ([14]): min.	
Navigacijske specifikacije za PBN operacije ([15])	☐	☐		([16])
Specifikacija minimalne navigacijske performanse	☐	☐		
Helikopterske operacije pomoću sustava za noćno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije s vitlom	☐	☐		
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	☐	☐		
Osposobljavanje kabinske posade ([17])	☐	☐		
Izdavanje potvrde kabinske posade ([18])	☐	☐		
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	([19])	
Ostalo ([20])				

▼B

(1) Kontaktni podaci telefona i faksa nadležnog tijela, uključujući pozivni broj države. Navodi se i e-mail, ako postoji.
(2) Upisuje se broj povezane svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC).
(3) Upisuje se registrirano ime operatora i, ako je različito, trgovačko ime operatora. Ispred trgovačkog imena upisuje se „Dba" (kratica za „Doing Business As" – posluje pod imenom).
(4) Datum izdavanja operativnih specifikacija (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
(5) Upisuje se oznaka ICAO-a za izradu, model i seriju ili glavnu seriju zrakoplova, ako je serija imenovana (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).
(6) Registarske oznake navedene u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U ovom drugom slučaju, u povezanim operativnim specifikacijama mora se navesti upućivanje na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne primjenjuju na model zrakoplova, registarske oznake zrakoplova mogu se upisati u stupac za napomene povezanog posebnog odobrenja.
(7) Navodi(-e) se zemljopisno područje (zemljopisna područja) odobrene operacije (pomoću zemljopisnih koordinata ili posebnih ruta, područja letnih informacija ili nacionalnih ili regionalnih granica).
(8) Popis primjenjivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo danju itd.).
(9) U ovom se stupcu navode najblaži kriteriji za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (s odgovarajućim kriterijima).
(10) Upisuje se primjenjiva kategorija preciznog prilaza: CAT I., II., III.A, III.B ili III.C. Upisuje se najmanja vidljivost duž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visina odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza koristi se po jedan redak.
(11) Upisuje se odobreni minimalni RVR uzlijetanja u metrima. Ako su izdana različita odobrenja, za svako se odobrenje može upotrijebiti jedan redak.
(12) Kvadratić za „ne primjenjuje se", može se označiti samo ako je maksimalna razina leta ispod FL290.
(13) Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutačno se primjenjuju samo na dvomotorne zrakoplove. Stoga se kvadratić za „ne primjenjuje se" može označiti samo ako model zrakoplova ima više ili manje od dva motora.
(14) Može se navesti i udaljenost praga (u NM), kao i vrsta motora.
(15) Navigacija temeljena na performansama (PBN): za svako odobrenje PBN-a koristi se jedan redak (npr. prostorna navigacija (RNAV) 10, RNAV 1, zahtijevana navigacijska performansa (RNP) 4 …) s odgovarajućim ograničenjima ili uvjetima navedenim u stupcima „Specifikacije" i/ili „Napomene".
(16) Ograničenja, uvjeti i regulatorna osnova za operativno odobrenje povezano s odobrenjem PBN-a (npr. globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS), oprema za mjerenje udaljenosti/DME/jedinica inercijalnog referentnog sustava (DME/DME/IRU)…).
(17) Odobrenje za obavljanje tečajeva osposobljavanja i ispita, koje moraju završiti podnositelji zahtjeva za dobivanje potvrde kabinske posade, kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi Komisije (EU) br. 290/2012.
(18) Odobrenje za izdavanje potvrda kabinske posade, kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi Komisije (EU) br. 290/2012.
(19) Ime osobe/organizacije odgovorne za osiguravanje održavanja kontinuirane plovidbenost zrakoplova i upućivanje na Uredbu kojom se zahtijeva taj posao, tj. Prilog I. Uredbi Komisije (EZ) br. 2042/2003, (dio-M), poddio G.
(20) Ovdje se mogu upisati druga odobrenja ili podaci, upotrebom jednog retka (ili jednog bloka koji se sastoji od više redaka) za svako odobrenje (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, helikopterske operacije u i iz mjesta od javnog interesa, helikopterske operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan područja guste naseljenosti, helikopterske operacije bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, operacije s povećanim kutovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS, zrakoplovi koji se upotrebljavaju za nekomercijalne operacije).

Obrazac EASA 139, 1. izdanje

▼B

Dodatak III.

Dokaz o inspekcijskom pregledu na stajanci				
Datum:	Vrijeme:	Mjesto:		**Informacije o nadležnom tijelu u slobodnom obliku (logotip, kontaktni podaci, telefon/faks/e-mail)**
Operator:		Država:	Br. AOC-a:	
Ruta od:	Br. leta:	Ruta do:	Br. leta:	
Vrsta leta:	Zakupljen od strane operatora:	Vrsta zrakoplova:	Konfiguracija zrakoplova:	
Država zakupca:		Registarska oznaka:	Tvornički broj:	
Država(-e) licenciranja letačke posade:	Potvrda o primitku(*) Ime: ..... Funkcija: ..... Funkcija:	Potpis:		

		Provjereno	Napomena
A	**Pilotska kabina**		
1	Opće stanje		
2	Izlaz za nuždu		
3	Oprema		
	Dokumentacija		
4	Priručnici		
5	Kontrolne liste		
6	Navigacijske/instrumentalne karte		
7	Lista minimalne opreme		
8	Potvrda o registraciji		
9	Potvrda o buci (prema potrebi)		
10	AOC ili odgovarajući dokument		
11	Radijska licenca		
12	Svjedodžba o plovidbenosti		
	Podaci o letu		
13	Priprema leta		
14	Izračun mase i ravnoteže		
	Sigurnosna oprema		
15	Ručni aparati za gašenje požara		
16	Prsluci za spašavanje/plutajuće naprave		
17	Pojasevi		
18	Oprema za kisik		
19	Samostalna prijenosna svjetiljka		

		Provjereno	Napomena
	Letačka posada		
20	Licenca/sastav letačke posade		
	Dnevnik leta/Tehnička knjiga ili odgovarajući dokument		
21	Dnevnik leta ili odgovarajući dokument		
22	Potvrda o vraćanju u upotrebu nakon održavanja		
23	Obavijest o kvaru i otklanjanje kvara (uključujući tehničku knjigu)		
24	Predpoletni pregled		
B	**Sigurnost kabine**		
1	Opće unutarnje stanje		
2	Mjesto kabinske posade i prostor za odmor posade		
3	Komplet za prvu pomoć/Komplet za hitnu medicinsku pomoć		
4	Ručni aparati za gašenje požara		
5	Prsluci za spašavanje/Plutajuće naprave		
6	Sigurnosni pojas i stanje sjedala		
7	Izlaz za nuždu, osvjetljenje i samostalna prijenosna svjetiljka		
8	Tobogani/splavi za spašavanje (prema potrebi), ELT		
9	Opskrba kisikom (kabinska posada i putnici)		
10	Sigurnosne upute		
11	Članovi kabinske posade		
12	Pristup izlazima za nuždu		
13	Smještaj prtljage putnika		
14	Kapacitet sjedala		

		Provjereno	Napomena
C	**Stanje zrakoplova**		
1	Opće vanjsko stanje		
2	Vrata i otvori		
3	Komande leta		
4	Kotači, gume i kočnice		
5	Podvozje, skije/plovci		
6	Prostor za kotače		
7	Pogonski sustav i nosač		
8	Ventilatorske lopatice, elise, rotori (glavi/repni)		
9	Očiti popravci		
10	Očita nepopravljena oštećenja		
11	Curenje		
D	**Teret**		
1	Opće stanje prostora za teret		
2	Opasna roba		
3	Smještaj tereta		
E	**Općenito**		
1	Općenito		

▼B

Poduzeta mjera		Stavka inspekcijskog pregleda	Kategorija	Napomene
	3.d Trenutačna zabrana letenja			
	3.c Prizemljenje zrakoplova od strane NAA koji obavlja inspekcijski pregled			
	3.b Korektivne mjere prije leta			
	3.a Ograničenja operacije zrakoplova			
	2. Obavješćivanje nadležnog tijela i operatora			
	1. Obavješćivanje glavnog pilota			
	0. Nema napomena			
Potpis ili šifra inspektora				
Napomene posade (ako postoje):				

(*) Potpis bilo kojeg člana posade ili drugog predstavnika operatora nad kojim se provodi inspekcijski pregled ni na koji način ne podrazumijeva prihvaćanje navedenih nalaza, nego je to samo potvrda da je na zrakoplovu obavljen inspekcijski pregled na dan i na mjestu koji su navedeni u ovom dokumentu.

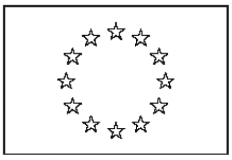
Ovo izvješće predstavlja navođenje onoga što je ovom prilikom pronađeno i ne smije se tumačiti kao utvrđivanje da je zrakoplov prikladan za planirani let. Podaci dostavljeni u ovom izvješću mogu se izmijeniti pri unosu u centraliziranu bazu podataka.

Obrazac EASA 136, 1. izdanje

▼B

Dodatak IV.

Izvješće o inspekcijskom pregledu na stajanci



Nadležno tijelo (*ime*)

(*Država*)

Izvješće o inspekcijskom pregledu na stajanci

Br.: _._._._-_._._._-_._._._

Izvor:	RI		
Datum:	__.__.____	Mjesto:	_____
Lokalno vrijeme:	__:__		
Operator:	_____	Broj AOC-a:	_____
Država:	_____	Vrsta operacije:	_____
Ruta od:	_____	Broj leta:	_____
Ruta do:	_____	Broj leta:	_____
Zakupljen od strane operatora*: *(prema potrebi)	_____	Država zakupca*:	_____
Vrsta zrakoplova:	_____	Registarske oznake:	_____
Konfiguracija zrakoplova:	_____	Tvornički broj:	_____

Letačka posada: Država licenciranja: _____
2. država licenciranja*: _____
**(prema potrebi)*

Nalazi:

Oznaka / Std / Ref. / Kat.	Nalaz	Detaljan opis
_._._ — _._._ —	.....	.....
_._._ — _._._ —	.....	.....
_._._ — _._._ —	.....	.....
_._._ — _._._ —	.....	.....
_._._ — _._._ —	.....	.....

Vrsta poduzetih mjera:	Detaljan opis:
☐ 3.d Trenutačna zabrana letenja	.....
☐ 3.c Prizemljenje zrakoplova od strane nadležnog tijela koje obavlja inspekcijski pregled	.....
☐ 3.b Korektivne mjere prije leta	.....
☐ 3.a Ograničenje letačkih operacija zrakoplova	.....
☐ 2) Obavješćivanje nadležnog tijela i operatora	.....
☐ 1) Obavješćivanje glavnog pilota	.....

Dodatne informacije (ako postoje)

Ime ili broj inspektora: .....

— Ovo izvješće predstavlja navođenje onoga što je ovom prilikom pronađeno i ne smije se tumačiti kao utvrđivanje da je zrakoplov prikladan za planirani let.

— Podaci dostavljeni u ovom izvješću mogu se radi pravilne formulacije izmijeniti pri unosu u centraliziranu bazu podataka.

▼B

Oznaka stavke	Provjereno	Napomena
A. Pilotska kabina		
Općenito		
1. Opće stanje	1.	1.
2. izlaz za nuždu	2.	2.
3. oprema	3.	3.
Dokumentacija		
4. Priručnici	4.	4.
5. Kontrolne liste	5.	5.
6. Radionavigacijske karte	6.	6.
7. Lista minimalne opreme	7.	7.
8. Potvrda o registraciji	8.	8.
9. Potvrda o buci (prema potrebi)	9.	9.
10. AOC ili odgovarajući dokument	10.	10.
11. Radijska licenca	11.	11.
12. Svjedodžba o plovidbenosti	12.	12.
Podaci o letu		
13. Priprema leta	13.	13.
14. izračun mase i ravnoteže	14.	14.
Sigurnosna oprema		
15. Ručni aparati za gašenje požara	15.	15.
16. Prsluci za spašavanje/plutajuće naprave	16.	16.
17. Sigurnosni pojaseve	17.	17.
18. Oprema za kisik	18.	18.
19. Samostalna prijenosna svjetiljka	19.	19.
Letačka posada		
20. Licencija/sastav letačke posade	20.	20.
Dnevnik leta/tehnička knjiga ili odgovarajući dokument		
21. Dnevnik leta ili odgovarajući dokument	21.	21.
22. Potvrda o vraćanju u upotrebu nakon održavanja	22.	22.
23. Obavijest o kvaru i otklanjanje kvara (uključujući tehničku knjigu)	23.	23.
24. Predpoletni pregled	24.	24.
B. Sigurnost kabine		
1. Opće unutarnje stanje	1.	1.
2. Mjesta kabinske posade i prostor za odmor posade	2.	2.
3. Komplet za prvu pomoć/Komplet za hitnu medicinsku pomoć	3.	3.
4. Ručni aparati za gašenje požara	4.	4.
5. Prsluci za spašavanje/Plutajuće naprave	5.	5.
6. Sigurnosni pojas i stanje sjedala	6.	6.
7. Izlaz za nuždu, osvjetljenje i samostalna prijenosna svjetiljka	7.	7.
8. Tobogani/splavi za spašavanje (prema potrebi), ELT	8.	8.
9. Opskrba kisikom (kabinska posada i putnici)	9.	9.
10. Sigurnosne upute	10.	10.
11. Članovi kabinske posade	11.	11.
12. Pristup izlazima za nuždu	12.	12.
13. Smještaj prtljage putnika	13.	13.
14. Kapacitet sjedala	14.	14.

▼B

Oznaka stavke	Provjereno	Napomena
C. Stanje zrakoplova		
1. Opće vanjsko stanje	1.	1.
2. Vrata i otvori	2.	2.
3. Komande leta	3.	3.
4. Kotači, gume i kočnice	4.	4.
5. Podvozje, skije/plovci	5.	5.
6. Prostor za kotače	6.	6.
7. Pogonski sustav i nosač	7.	7.
8. Ventilatorske lopatice, elise, rotori (glavi i repni)	8.	8.
9. Očiti popravci	9.	9.
10. Očita nepopravljena oštećenja	10.	10.
11. Curenje	11.	11.
D. Teret		
1. Opće stanje prostora za teret	1.	1.
2. Opasna roba	2.	2.
3. Smještaj tereta	3.	3.
E. Općenito		
1. Općenito	1.	1.

Obrazac EASA 137, 1. izdanje

▼**M1**

Dodatak V.

Popis posebnih odobrenja

Nekomercijalne operacije

(koje podliježu uvjetima navedenima u odobrenju i sadržanima u operativnom priručniku ili letačkom priručniku)

Nadležno tijelo koje je izdalo odobrenje ([1]):

Popis posebnih odobrenja # ([2]):
Naziv operatora:
Datum ([3]):
Potpis:

Model zrakoplova i registracijske oznake ([4]):

Vrste specijaliziranih operacija (SPO), prema potrebi
□ ([5])…

Posebna odobrenja ([6]):	Specifikacija ([7])	Napomene
…		
…		
…		
…		

([1]) Umetnite naziv i podatke za kontakt.
([2]) Umetnite odgovarajući broj.
([3]) Datum izdavanja posebnih odobrenja (dd/mm/gggg) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
([4]) Umetnite oznaku CAST (Commercial Aviation Safety Team)/IACO za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST/ICAO dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org/
Registracijske oznake moraju se navesti u popisu posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju, popis posebnih odobrenja odnosi se na povezanu stranicu operativnog priručnika.
([5]) Navedite vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, ispitivanja, opažanje i ophodnja, zračno oglašavanje.
([6]) U ovom stupcu navedite sve odobrene operacije, npr. opasna roba, LVO, RVSM, RNP, MNPS.
([7]) U ovom stupcu navedite najblaže kriterije za svako odobrenje, npr. visina odluke i minimum za RVR za CAT II.

OBRAZAC EASA 140. Izdanje 1.

▼B

PRILOG III.

ZAHTJEVI KOJE U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA MORAJU ISPUNJAVATI ORGANIZACIJE

[DIO-ORO]

ORO.GEN.005 Opseg

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi kojih se mora pridržavati zračni prijevoznik koji obavlja operacije komercijalnog zračnog prijevoza ►M1 ili nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon ◄

PODDIO GEN

OPĆI ZAHTJEVI

ODJELJAK 1.

Općenito

ORO.GEN.105 Nadležno tijelo

Za potrebe ovog Priloga, za operatore s glavnim sjedištem u državi članici, nadležno tijelo koje provodi nadzor nad operatorima koji podliježu obvezi certifikacije ►M1 ili odobrenja ◄ je nadležno tijelo koje imenuje država članica.

ORO.GEN.110 Odgovornosti operatora

(a) Operator je odgovoran za operaciju zrakoplova u skladu s Prilogom IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, relevantnim zahtjevima ovog Priloga i svojim certifikatom ►M1 ili odobrenjem ◄.

(b) Svaki se let obavlja u skladu s odredbama operativnog priručnika.

(c) Operator uspostavlja i održava sustav za obavljanje operativnog nadzora nad bilo kojim letom koji se obavlja u skladu s uvjetima iz njegovog certifikata ►M1 ili odobrenja ◄.

(d) Operator osigurava da je njegov zrakoplov opremljen i da su njegove posade kvalificirane u skladu sa zahtjevima za područje i vrstu operacije.

(e) Operator osigurava da je sve osoblje, koje je dodijeljeno ili izravno uključeno u zemaljske i letačke operacije, dobilo pravilne upute, da je dokazalo svoje sposobnosti za obavljanje svojih posebnih zadaćama te da je svjesno svojih odgovornosti i povezanosti takvih zadaća s operacijom kao cjelinom.

(f) Operator za svaki tip zrakoplova uspostavlja postupke i upute za sigurnu operaciju, koji sadrže zadaće i odgovornosti zemaljskog osoblja i članova posade za sve vrste operacija na zemlji i u zraku. Tim se postupcima od članova posade ne zahtijeva obavljanje bilo kakvih aktivnosti tijekom kritičnih faza leta, osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova.

(g) Operator osigurava da je sve osoblje upoznato da se mora pridržavati zakona i drugih propisa onih država u kojima se obavljaju operacije i koji se odnose na obavljanje njihovih zadaća.

(h) Operator uspostavlja sustav kontrolnih lista za svaki tip zrakoplova, namijenjen članovima posade za upotrebu u svim fazama leta, u uobičajenim, neuobičajenim i hitnim uvjetima, kako bi se osiguralo pridržavanje operativnih postupaka iz operativnog priručnika. Oblik i korištenje kontrolnih lista moraju biti takvi da uvažavaju ljudske faktore i najnoviju relevantnu dokumentaciju proizvođača zrakoplova.

▼B

(i) Operator određuje postupke planiranja leta kako bi osigurao sigurno obavljanje leta na temelju uvažavanja performansi zrakoplova, drugih operativnih ograničenja i očekivanih relevantnih uvjeta na predviđenoj ruti i na predmetnim aerodromima ili operativnim površinama. Ti se postupci uključuju u operativni priručnik.

(j) Operator uspostavlja i održava programe osposobljavanja osoblja u vezi s opasnom robom u skladu s tehničkim uputama, koji podliježu reviziji i odobrenju nadležnog tijela. Programi osposobljavanja razmjerni su odgovornostima osoblja.

ORO.GEN.115 Zahtjev za izdavanje certifikata operatora

(a) Zahtjev za izdavanje certifikata operatora ili izmjenu postojećeg certifikata podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila.

(b) Podnositelji zahtjeva za prvi certifikat dostavljaju nadležnom tijelu dokumentaciju koja pokazuje kako će oni ispunjavati zahtjeve utvrđene u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Ova dokumentacija sadrži postupke kojima se opisuje kako će upravljati promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje i kako će o njima izvješćivati.

ORO.GEN.120 Načini usklađivanja

(a) Za uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima operator može upotrebljavati alternativne načine usklađivanja, u odnosu na one koje je usvojila Agencija.

(b) Kada operator koji podliježe certificiranju želi za uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima upotrebljavati alternativne načine usklađivanja u odnosu na prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koje je donijela Agencija, prije njihove provedbe mora nadležnom tijelu dostaviti potpuni opis tih alternativnih načina usklađivanja. Ovaj opis uključuje bilo kakve izmjene priručnika ili postupaka koje bi mogle biti relevantne, kao i ocjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi provedbenih pravila.

Operator može provesti ove alternativne načine usklađivanja podložno prethodnom odobrenju nadležnog tijela i nakon primitka obavijesti, kako je propisano u stavku ARO.GEN.120 točki (d).

▼M1

(c) Operator koji mora izjaviti svoju aktivnost nadležnom tijelu dostavlja popis drugih postupaka usklađivanja koje koristi kako bi se utvrdila sukladnost s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

▼B

ORO.GEN.125 Uvjeti odobrenja i povlastice operatora

Certificirani se operator mora pridržavati opsega i povlastica određenih u operativnim specifikacijama koje su priložene certifikatu operatora.

ORO.GEN.130 Promjene

(a) Za bilo koju promjenu koja utječe na:

1. opseg certifikata ili operativne specifikacije operatora; ili

2. bilo koje elemente sustava upravljanja operatora, kako se zahtijeva u stavku ORO.GEN.200 točki (a) podtočkama 1. i 2.;

▼B

zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za bilo koje promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, operator mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje koje izdaje nadležno tijelo. Zahtjev se podnosi prije provođenja bilo kakve takve promjene, kako bi nadležno tijelu moglo utvrditi trajnu usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima i, prema potrebi, izmijeniti certifikat operatora i povezane uvjete odobrenja koji su mu priloženi.

Operator dostavlja nadležnom tijelu svu odgovarajuću dokumentaciju.

Promjena se provodi tek nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa stavkom ARO.GEN.330.

Tijekom takvih promjena, operator djeluje u skladu s uvjetima koje, prema potrebi, propisuje nadležno tijelo.

(c) Svim promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, upravlja se te se o njima obavješćuje nadležno tijelo, kako je određeno u postupku koji je odobrilo nadležno tijelo u skladu sa stavkom ARO.GEN.310 točkom (c).

ORO.GEN.135 Trajna valjanost

(a) Certifikat operatora ostaje valjan, ako:

1. operator ispunjava relevantne zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, uzimajući u obzir odredbe o postupanju s nalazima, kako je navedeno u stavku ORO.GEN.150;

2. se nadležnom tijelu odobri pristup operatoru kako je određeno u stavku ORO.GEN.140, kako bi utvrdio trajnu usklađenost s relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih opravila; i

3. certifikat nije bio otkazan ili opozvan.

(b) Nakon opoziva ili otkazivanja, certifikat se bez odlaganja vraća nadležnom tijelu.

ORO.GEN.140 Pristup

(a) Za potrebe utvrđivanja sukladnosti s relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, operator u svakom trenutku dopušta pristup bilo kojim objektima, zrakoplovima, dokumentima, evidencijama, podacima, postupcima ili bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegovu djelatnost koja podliježe certificiranju ►M1 ili izjavljivanju ◄, bilo da je obavlja na temelju ugovora ili ne, bilo kojoj osobi koju je ovlastilo jedno od sljedećih tijela:

1. nadležno tijelo iz stavka ORO.GEN.105;

2. tijelo koje djeluje u skladu s odredbama iz stavka ARO.GEN.300 točaka (d) i (e) ili iz odjeljka ARO.RAMP.

(b) Pristup zrakoplovima iz točke (a) uključuje mogućnost ulaska u zrakoplov i ostanka u njemu tijekom letačkih operacija, osim ako zapovjednik zrakoplova u interesu sigurnosti, u skladu sa stavkom CAT.GEN.MPA.135, odluči drukčije u pogledu pilotske kabine.

▼B

ORO.GEN.150 Nalazi

Nakon primitka obavijesti o nalazima, operator:

(a) utvrđuje temeljni uzrok neusklađenosti;

(b) određuje plan korektivnih mjera; i

(c) pruža nadležnom tijelu zadovoljavajući dokaz o provedbi korektivnih mjera u roku dogovorenom s tim nadležnim tijelom u skladu sa stavkom ARO.GEN.350 točkom (d).

ORO.GEN.155 Trenutačna reakcija na sigurnosni problem

Operator provodi:

(a) bilo koje sigurnosne mjere koje odredi nadležno tijelo u skladu sa stavkom ARO.GEN.135 točkom (c); i

(b) bilo koje relevantne obvezne sigurnosne informacije koje izda Agencija, uključujući direktive o plovidbenosti.

ORO.GEN.160 Izvješćivanje o događajima

(a) Operator obavješćuje nadležno tijelo i bilo koju drugu organizaciju za koju država operatora zahtijeva da bude obaviještena, o bilo kakvoj nesreći, ozbiljnoj nezgodi i događaju kako je određeno u Uredbi (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i Direktivi 2003/42/EZ.

▼M2

(b) Ne dovodeći u pitanje točku (a), operator izvješćuje nadležno tijelo i organizaciju odgovornu za projekt zrakoplova o svakoj nezgodi, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netočne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012, kao i o svim drugim izvanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti siguran rad zrakoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljne nezgode.

▼B

(c) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010, Direktivu 2003/42/EZ, Uredbu Komisije (EZ) br. 1321/2007 ([2]) i Uredbu Komisije (EZ) br. 1330/2007 ([3]), izvješća iz točaka (a) i (b) izrađuju se u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo i sadrže sve važne informacije o stanju s kojim je operator upoznat.

(d) Izvješća se daju čim je to moguće, ali u svakom slučaju u roku od 72 sata od trenutka kada je operator identificirao stanje na koje se izvješće odnosi, osim ako je to onemogućeno zbog izvanrednih okolnosti.

(e) Kada je to relevantno, operator izrađuje naknadno izvješće u kojem navodi detalje mjera koje namjerava poduzeti kako bi spriječio slične događaje u budućnosti, čim se takve mjere utvrde. Ovo se izvješće izrađuju u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo.

ODJELJAK 2.

Upravljanje

ORO.GEN.200 Sustav upravljanja

(a) Operator uspostavlja, provodi i održava sustav upravljanja, koji uključuje:

1. jasno definirane linije odgovornosti i nadležnosti u organizaciji operatora, uključujući izravnu odgovornost za sigurnost odgovornog rukovoditelja;

([1]) SL L 295, 12.11.2010., str. 35.
([2]) SL L 294, 13.11.2007., str. 3.
([3]) SL L 295, 14.11.2007., str. 7.

▼B

2. opis sveobuhvatnih filozofija i načela operatora u pogledu sigurnosti, što se naziva sigurnosnom politikom;

3. identificiranje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti koje proizlaze iz aktivnosti operatora, njihovu ocjenu i upravljanje povezanim rizicima, uključujući poduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjeravanje njihove učinkovitosti;

4. održavanje osposobljenosti i stručnosti osoblja za obavljanje njihovih zadaća;

5. dokumentaciju o svim ključnim procesima sustava upravljanja, uključujući proces upoznavanja osoblja s njihovim odgovornostima, i postupak za izmjenu te dokumentacije;

6. funkciju praćenja sukladnosti operatora s relevantnim zahtjevima. Praćenje sukladnosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima koje se dostavljaju odgovornom rukovoditelju, kako bi se, prema potrebi, osigurala učinkovita provedba korektivnih mjera; i

7. bilo koje dodatne zahtjeve propisane u odgovarajućim poddijelovima ovog Priloga ili drugih primjenjivih priloga.

(b) Sustav upravljanja odgovara veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima.

ORO.GEN.205 Ugovorene aktivnosti

(a) Ugovorene aktivnosti uključuju sve aktivnosti unutar opsega odobrenja operatora koje obavlja druga organizacija, koja je ili i sama certificirana za obavljanje takvih aktivnosti, ili ako nije certificirana, radi na temelju odobrenja operatora. Pri ugovaranju ili kupovini bilo kojeg dijela svojih aktivnosti, operator osigurava da je ugovorena ili kupljena usluga ili proizvod u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(b) Kada certificirani operator ugovara bilo koji dio svojih aktivnosti s organizacijom koja sama nije certificirana za obavljanje takve aktivnosti u skladu s ovim dijelom, organizacija s kojom je sklopljen ugovor radi na temelju odobrenja operatora. Organizacija koja sklapa ugovor osigurava da se nadležnom tijelu omogući pristup organizaciji s kojom je sklopljen ugovor, radi utvrđivanja trajne usklađenosti s primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.210 Zahtjevi u vezi s osobljem

(a) Operator imenuje odgovornog rukovoditelja koji je ovlašten za osiguravanje da se sve aktivnosti mogu financirati i obavljati u skladu s primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje učinkovitog sustava upravljanja.

(b) Operator imenuje osobu ili skupinu osoba koje su odgovorne za osiguravanje da operator ostane usklađen s primjenjivim zahtjevima. Ta osoba je (te osobe su) u konačnici odgovorne odgovornom rukovoditelju.

(c) Operator mora imati dovoljno kvalificiranog osoblja, kako bi se planirane zadaće i aktivnosti obavljale u skladu s primjenjivim zahtjevima.

▼B

(d) Operator vodi odgovarajuću evidenciju o iskustvu, kvalificiranosti i osposobljenosti, kako bi dokazao sukladnost s točkom (c).

(e) Operator osigurava da je cjelokupno osoblje upoznato s pravilima i postupcima relevantnim za obavljanje njihovih zadaća.

ORO.GEN.215 Zahtjevi u pogledu opreme

Operator mora imati opremu koja mu omogućava obavljanje i upravljanje svim planiranim zadaćama i aktivnostima u skladu s primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.220 Vođenje evidencije

(a) Operator uspostavlja sustav vođenja evidencije koji omogućava odgovarajuće pohranjivanje i pouzdanu sljedivost svih razvijenih aktivnosti, obuhvaćajući posebno sve elemente navedene u stavku ORO.GEN.200.

(b) Format evidencija određen je u postupcima operatora.

(c) Evidencije se pohranjuju na način kojim se osigurava zaštita od oštećenja, izmjene ili krađe.

PODDIO AOC

CERTIFICIRANJE OPERATORA ZRAKOPLOVA

ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za izdavanje svjedodžbe operatora zrakoplova

(a) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća [1], prije započinjanja obavljanja komercijalnih zračnih operacija, operator podnosi zahtjev za izdavanje i pribavlja svjedodžbu operatora zrakoplova (AOC), koju izdaje nadležno tijelo.

(b) Operator dostavlja nadležnom tijelu sljedeće informacije:

1. službeno ime podnositelja zahtjeva te njegovo poslovno ime, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljaka;

2. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojima će operirati;

3. opis sustava upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;

4. ime odgovornog rukovoditelja;

5. imena imenovanih osoba koje se zahtijevaju stavkom ORO.AOC.135 točkom (a) zajedno s njihovim kvalifikacijama i iskustvom; i

6. primjerak operativnog priručnika koji se zahtijeva stavkom ORO.MLR.100;

7. izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom tijelu i utvrdio da je ona u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(c) Podnositelji zahtjeva moraju nadležnom tijelu dokazati:

1. da ispunjavaju sve primjenjive zahtjeve Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, ovog Priloga te Priloga IV. (dio-CAT) i Priloga V. (dio-SPA) ovoj Uredbi, prema potrebi;

[1] SL L 293, 31.10.2008., str. 3.

▼B

2. da svi zrakoplovi kojima operira imaju svjedodžbu o plovidbenosti (CofA) u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003; i

3. da su njegova organizacija i upravljanje primjereni i pravilno usklađeni s opsegom i područjem operacije.

ORO.AOC.105 Operativne specifikacije i povlastice imatelja AOC-a

Povlastice operatora, uključujući one dodijeljene u skladu s Prilogom V. (dio-SPA), navode se u operativnim specifikacijama svjedodžbe.

ORO.AOC.110 Sporazum o najmu

Bilo kakvo uzimanje u najam

(a) Ne dovodeći pitanje Uredbu (EZ) br. 1008/2008, svaki ugovor o najmu koji se odnosi na zrakoplov koji koristi operator certificiran u skladu s ovim dijelom, podliježe prethodnom odobrenju nadležnog tijela.

(b) Operator certificiran u skladu s ovim dijelom može unajmiti zrakoplov s posadom samo od operatora koji nije pod zabranom letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

Uzimanje u najam zrakoplova s posadom

(c) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u najam zrakoplova s posadom od operatora iz treće zemlje, dokazuje nadležnom tijelu:

1. da operator iz treće zemlje ima valjan AOC koji je izdan u skladu s Prilogom 6. ICAO-a;

2. da su standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 2042/2003 i ovoj Uredbi; i

3. da zrakoplov ima standardnu svjedodžbu o plovidbenosti (CofA) koji je izdan u skladu s Prilogom 8. ICAO-a.

Uzimanje u najam zrakoplova bez posade

(d) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u najam zrakoplova bez posade koji je registriran u trećoj zemlji, dokazuje nadležnom tijelu:

1. da je utvrđena operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u najam zrakoplova registriranog u EU-u;

2. da trajanje unajmljivanja zrakoplova bez posade nije dulje od sedam mjeseci u bilo kojem razdoblju od 12 uzastopnih mjeseci; i

3. da je osigurana sukladnost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 2042/2003.

Davanje u najam zrakoplova bez posade

(e) Operator certificiran u skladu s ovim dijelom koji namjerava dati u najam jedan od svojih zrakoplova bez posade, podnosi zahtjev nadležnom tijelu za prethodno odobrenje. Uz zahtjev, prilažu se preslike planiranog ugovora o najmu ili opisa odredaba o najmu, osim financijskih dogovora, te sva ostala relevantna dokumentacija.

Davanje u najam zrakoplova s posadom

(f) Prije davanja u najam zrakoplova s posadom, operator certificiran u skladu s ovim dijelom obavješćuje o tome nadležno tijelo.

▼B

ORO.AOC.115 Sporazumi o letenju pod zajedničkom oznakom

(a) Ne dovodeći u pitanje primjenjive sigurnosne zahtjeve EU-a za operatore i zrakoplove iz trećih zemalja, operator certificiran u skladu s ovim dijelom može sklopiti sporazum o letenju pod zajedničkom oznakom s operatorom iz treće zemlje, tek nakon što je:

1. provjerio sukladnost operatora treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a; i

2. nadležnom tijelu dostavio dokumentirane informacije, koje tom tijelu omogućavaju ispunjavanje zahtjeva iz stavka ARO.OPS.105.

(b) Pri provedbi sporazuma o letenju pod zajedničkom oznakom, operator prati i redovito ocjenjuje tekuću sukladnost operatora iz treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a.

(c) Operator certificiran u skladu s ovim dijelom ne smije prodavati i izdavati karte za let kojim operira operator iz treće zemlje, kada je taj operator iz treće zemlje pod zabranom letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 ili ne održava sukladnost s primjenjivim standardima ICAO-a.

ORO.AOC.120 Odobrenja za provođenje osposobljavanja kabinske posade i za izdavanje potvrda kabinske posade

(a) Kada namjerava provoditi tečaj osposobljavanja koji se zahtijeva u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 290/2012, operator podnosi zahtjev i pribavlja odobrenje koje izdaje nadležno tijelo. U tu svrhu, podnositelj zahtjeva dokazuje svoju sukladnost sa zahtjevima u pogledu provođenja i sadržaja tečaja osposobljavanja, kako je utvrđeno u stavcima CC.TRA.215 i CC.TRA.220 tog Priloga, te nadležnom tijelu dostavlja:

1. datum planiranog početka obavljanja ove djelatnosti;

2. osobne podatke i podatke o kvalifikaciji instruktora, relevantne za elemente osposobljavanja koje će obavljati;

3. ime(na) i adresu(-e) lokacije(-a) na kojoj(-ima) će se provoditi osposobljavanje;

4. opis opreme, metoda osposobljavanja, priručnika i uređaja za vježbu koji će se upotrebljavati; i

5. nastavni plan i povezane programe za tečaj osposobljavanja.

(b) Ako u skladu sa stavkom ARA.CC.200 Priloga VI. (dio-ARA) Uredbi (EU) br. 290/2012, država članica odluči da se operatorima može odobriti izdavanje potvrda kabinskog osoblja, podnositelj zahtjeva, uz točku (a):

1. dokazuje nadležnom tijelu:

i. da organizacija ima sposobnost i odgovornost za obavljanje ove zadaće;

ii. da je osoblje koje provodi ispite odgovarajuće kvalificirano i nije u sukobu interesa; i

2. dostavlja postupke i specificirane uvjete za:

i. provođenje ispita iz stavka CC.TRA.220;

ii. izdavanje potvrda kabinskog osoblja; i

▼B

iii. dostavljanje nadležnom tijelu svih relevantnih informacija i dokumentacije povezanih s potvrdama koje će izdavati i njihovim imateljima, za potrebe vođenja evidencije, nadzora i mjera prisile od strane tog nadležnog tijela.

(c) Odobrenja iz točaka (a) i (b) navode se u operativnim specifikacijama.

ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije zrakoplova navedene u operativnim specifikacijama, koje obavlja imatelj AOC-a

▼M1

(a) Nositelj AOC-a može obavljati nekomercijalne operacije zrakoplovom koji se inače koristi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza, a koje su navedene u operativnim specifikacijama njegovog AOC-a, pod uvjetom da operator:

1. detaljno opiše te operacije u operativnom priručniku, uključujući:

i. identifikaciju primjenjivih zahtjeva;

ii. jasnu identifikaciju bilo kojih razlika između operativnih postupaka koji se upotrebljavaju pri obavljanju komercijalnih i nekomercijalnih operacija;

iii. načine kojima se osigurava da je sve osoblje uključeno u operaciju u potpunosti upoznato s povezanim postupcima;

2. nadležnom tijelu dostavi utvrđene razlike između operativnih postupaka iz točke (a) podtočke 1. podtočke ii. radi prethodnog odobrenja.

(b) Nositelj AOC-a koji provodi operacije iz točke (a) ne mora dostaviti izjavu u skladu s ovim Dijelom.

▼B

ORO.AOC.130 Praćenje podataka o letu - avioni

(a) Operator uspostavlja i održava sustav za praćenje podataka o letu za avione s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 27 000 kg, koji je uključen u njegov sustav upravljanja.

(b) Sustav za praćenje podataka o letu ne koristi se za kažnjavanje te sadrži odgovarajuće zaštitne mehanizme za zaštitu identiteta izvora podataka.

ORO.AOC.135 Zahtjevi u pogledu osoblja

(a) U skladu sa stavkom ORO.GEN.210 točkom (b), operator imenuje osobe odgovorne za upravljanje i nadzor na sljedećim područjima:

1. letačke operacije;

2. osposobljavanje posade;

3. zemaljske operacije; i

4. kontinuirana plovidbenost u skladu s Uredbom (EZ) br. 2042/2003.

(b) *Primjerenost i stručnost osoblja*

1. Operator zapošljava dovoljno osoblja za planirane zemaljske i letačke operacije.

▼B

2. Sve osoblje koje je dodijeljeno za zemaljske i letačke operacije ili je izravno uključeno u njih, mora:

i. biti pravilno osposobljeno;

ii. dokazati svoje sposobnosti za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene; i

iii. biti svjesno svojih odgovornosti i odnosa svojih zadaća s operacijom kao cjelinom.

(c) *Nadzor osoblja*

1. Operator imenuje dovoljan broj nadzornika osoblja, uzimajući u obzir strukturu organizacije operatora i broj zaposlenog osoblja.

2. Utvrđuju se zadaće i odgovornosti tih nadzornika te se organizira sve drugo što je potrebno kako bi se osiguralo da mogu ispunjavati svoje nadzorne odgovornosti.

3. Nadzor članova posade i osoblja uključenih u operaciju obavljaju osobe s odgovarajućim iskustvom i vještinama kako bi se osiguralo postizanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

ORO.AOC.140 Zahtjevi u pogledu opreme

U skladu sa stavkom ORO.GEN.215, operator:

(a) upotrebljava odgovarajuću opremu za zemaljsko opsluživanje, kako bi osigurao sigurno opsluživanje svojih letova;

(b) organizira sredstva za operativnu podršku u glavnoj operativnoj bazi, koja su primjerena za područje i vrstu operacije; i

(c) osigurava da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dostatan za osoblje čije aktivnosti mogu utjecati na sigurnost letačkih operacija. Treba uzeti u obzir potrebe zemaljskog osoblja, osoblja nadležnog za operativnu kontrolu, pohranjivanje i prikazivanje bitnih evidencija i potrebe posade pri planiranju leta.

ORO.AOC.150 Zahtjevi u pogledu dokumentacije

(a) Operator organizira izradu priručnika i bilo koje druge potrebne dokumentacije i s njima povezanih izmjena.

(b) Operator je sposoban distribuirati operativne upute i druge informacije bez odlaganja.

▼M1

PODODJELJAK DEC –

IZJAVA

ORO.DEC.100 Izjava

Nekomercijalni operator kompleksnog zrakoplova na motorni pogon dužan je:

(a) u obrascu sadržanom u Dodatku I. ovom Prilogu dostaviti nadležnom tijelu sve relevantne informacije prije započinjanja operacija;

(b) dostaviti nadležnom tijelu popis korištenih drugih postupaka usklađivanja;

(c) održavati sukladnost s primjenjivim zahtjevima i informacijama sadržanima u izjavi;

▼M1

(d) izmijenjenom izjavom u obrascu sadržanom u Dodatku I. ovom Prilogu, odmah obavijestiti nadležno tijelo o svim promjenama u svojoj izjavi ili postupcima usklađivanja kojima se koristi; i

(e) obavijestiti nadležno tijelo kada prestane s operacijama.

▼B

PODDIO MLR

PRIRUČNICI, DNEVNICI I EVIDENCIJE

ORO.MLR.100 Operativni priručnik - općenito

(a) Operator izrađuje operativni priručnik (OM) kako je navedeno u točki 8.b Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M1

(b) Sadržaj OM-a odražava zahtjeve određene u ovom Prilogu, Prilogu IV. (dio CAT), Prilogu V. (dio SPA) i Prilogu VI. (dio NCC), prema potrebi, i nije u suprotnosti s uvjetima sadržanima u operativnim specifikacijama svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC), prema potrebi, izjavom i popisom posebnih odobrenja.

▼B

(c) OM se može izdati u odvojenim dijelovima.

(d) Sve operativno osoblje mora imati lak pristup dijelovima OM-a koji se odnose na njihove zadaće.

(e) OM se održava ažurnim. Sve osoblje mora biti upoznato s promjenama koje se odnose na njihove zadaće.

(f) Svaki član posade dobiva svoj vlastiti primjerak relevantnih dijelova OM-a koji se odnose na njegove zadaće. Svaka osoba koja je dobila OM, ili njegove odgovarajuće dijelove, odgovorna je za održavanje svog primjerka ažurnim u pogledu izmjena ili revizija dobivenih od operatora.

(g) Za imatelje AOC-a:

1. u pogledu izmjena o kojima se u skladu sa stavkom ORO.GEN.115 točkom (b) i stavkom ORO.GEN.130 točkom (c) mora obavijestiti nadležno tijelo, operator dostavlja nadležnom tijelu planirane izmjene prije datuma njihovog stupanja na snagu; i

2. u pogledu izmjena postupaka povezanih s elementima za koje je u skladu sa stavkom ORO.GEN.130 potrebno prethodno odobrenje, odobrenje se mora pribaviti prije nego što izmjene stupe na snagu.

(h) Bez obzira na točku (g), kada su u interesu sigurnosti potrebne trenutačne izmjene ili revizije, one se mogu objaviti i primijeniti odmah, pod uvjetom da je podnesen zahtjev za bilo koje zahtijevano odobrenje.

(i) Operator uključuje sve izmjene i revizije koje zahtijeva nadležno tijelo.

(j) Operator osigurava da se u OM-u pravilno odraze informacije uzete iz odobrenih dokumenata i sve njihove izmjene. To ne sprečava operatora da u OM-u objavi konzervativnije podatke i postupke.

▼B

(k) Operator osigurava da sve osoblje razumije jezik na kojem su napisani oni dijelovi OM-a koji se odnose na njihove zadaće i odgovornosti. Sadržaj OM-a oblikovan je tako da ga se može koristiti bez poteškoća uz uvažavanje ljudskih faktora.

ORO.MLR.101 ►M1 Operativni priručnik – struktura za letove komercijalnog zračnog prometa ◄

Glavna struktura OM-a je sljedeća:

(a) dio A: Općenito/osnovno, sadrži sve operativne politike, upute i postupke koji nisu povezani s tipom zrakoplova;

(b) dio B: Operativni aspekti zrakoplova, sadrži sve upute i postupke koji su povezani s tipom zrakoplova, uzimajući u obzir razlike između tipova/klasa, varijanti ili pojedinačnih zrakoplova koje upotrebljava operator;

(c) dio C: Operacije komercijalnog zračnog prijevoza, sadrži upute i informacije o ruti/ulozi/području i aerodromu/operativnoj površini;

(d) dio D: Osposobljavanje, sadrži sve upute u pogledu osposobljavanja osoblja, koje je potrebno za sigurnu operaciju.

ORO.MLR.105 Lista minimalne opreme

▼M2

(a) Lista minimalne opreme („LMO”) utvrđuje se kako je navedeno u Prilogu IV. točki 8.a.3 Uredbe (EZ) br. 216/2008, na temelju odgovarajuće glavne liste minimalne opreme („GLMO”) definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

(b) MEL i bilo koje njezine izmjene odobrava nadležno tijelo.

(c) Operator izmjenjuje MEL nakon svake primjenjive promjene MMEL-a u prihvatljivom roku.

(d) Osim popisa elemenata, MEL sadrži:

1. preambulu, koja uključuje smjernice i definicije za letačku posadu i osoblje koje radi na održavanju, koji upotrebljavaju MEL;

2. status revizije MMEL-a na kojem se temelji MEL i status revizije MEL-a;

3. područje, opseg i svrhu MEL-a.

(e) Operator:

1. određuje razdoblja za popravak svakog neispravnog instrumenta, elementa opreme ili funkcije navedenih u MEL-u. Razdoblje za popravak iz MEL-a ne smije biti manje ograničavajuće od odgovarajućeg razdoblja za popravak iz MMEL-a;

2. ustvrđuje učinkovit program za popravaka;

3. operira zrakoplovom tek nakon isteka razdoblja za popravak navedenog u MEL-u, kada:

i. je kvar otklonjen; ili

ii. je razdoblje za popravak produljeno u skladu s točkom (f).

(f) Podložno odobrenju nadležnog tijela, operator može koristiti postupak za jednokratno produljenje razdoblja za popravak kategorije B, C i D, pod uvjetom:

1. da je produljenje razdoblja za popravak unutar opsega MMEL-a za taj tip zrakoplova;

▼B

2. da je najveće produljenje razdoblja za popravak jednako trajanju razdoblja za popravak navedenom u MEL-u;

3. da se produljenje razdoblja za popravak ne koristi kao uobičajeni način za popravak elementa MEL-a, nego se koristi samo kada su popravak spriječili događaji koji su izvan dosega kontrole operatora;

4. da je operator izradio opis posebnih zadaća i odgovornosti za nadziranje produljenja;

5. da se nadležno tijelo obavijesti o svakom produljenju primjenjivog razdoblja za popravak; i

6. da je utvrđen plan za otklanjanju kvara što je prije moguće.

(g) Operator uspostavlja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL-a, uzimajući u obzir operativne postupke i postupke održavanja iz MMEL-a. Ti postupci su dio operatorovih priručnika ili MEL-a.

(h) Operator mijenja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL-a nakon bilo koje primjenjive promjene operativnih postupaka i postupaka održavanja iz MMEL-a.

(i) Ako nije drukčije navedeno u MEL-u, operator obavlja:

1. operativne postupke iz MEL-a kada planira i/ili obavlja operacije s neispravnim elementom navedenim u popisu; i

2. postupke održavanja iz MEL-a prije obavljanja operacija s neispravnim elementom navedenim u popisu.

(j) Podložno posebnom odobrenju nadležnog tijela za svaki pojedinačni slučaj, operator može operirati zrakoplovom s neispravnim instrumentima, elementima opreme ili funkcijama izvan ograničenja MEL-a, ali unutar ograničenja MMEL-a, pod uvjetom:

▼M2

1. da su dotični instrumenti, elementi opreme ili funkcije unutar opsega GLME-a, kako je određen u točki (a);

▼B

2. da se odobrenje ne koristi kao uobičajeni način obavljanja operacija izvan ograničenja odobrenog MEL-a, nego se koristi samo kada su sukladnost s MEL-om spriječili događaji koji su izvan dosega kontrole operatora;

3. da je operator izradio opis posebnih zadaća i odgovornosti za kontrolu operacije zrakoplova na temelju takvog odobrenja; i

4. da je utvrđen plan za najbrže moguće popravljanje neispravnih instrumenata, elemenata opreme ili funkcija, ili za vraćanje operacije zrakoplova u okvire MEL-a.

ORO.MLR.110 Dnevnik leta

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili niz letova u obliku dnevnika leta, ili odgovarajućeg dokumenta.

▼B

ORO.MLR.115 Vođenje evidencija

▼M1

(a) Sljedeće evidencije čuvaju se najmanje 5 godina:

1. za CAT operatore, evidencije o aktivnostima iz stavka ORO.GEN.200;

2. za nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon, primjerak izjave operatora, detalji odobrenja i operativni priručnik.

▼B

(b) Sljedeće informacije, koje se upotrebljavaju za pripremu i obavljanje leta, te povezana izvješća, čuvaju se tri mjeseca:

1. operativni plan leta, prema potrebi;

2. obavijesti zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i dokumentacija usluge zrakoplovnog informiranja (AIS) koji su specifični za rutu, ako ih priprema operator;

3. dokumentacija o masi i ravnoteži;

4. obavijesti o posebnom teretu, uključujući pisane informacije zapovjedniku/glavnom pilotu o opasnim robama;

5. dnevnik leta ili odgovarajući dokument; i

6. izvješće(-a) o letu, namijenjeno(-a) za evidentiranje podataka o bilo kakvom događaju, za koji zapovjednik/glavni pilot smatra da je o njemu potrebno izvijestiti ili ga evidentirati.

(c) Evidencije o osoblju čuvaju se tijekom niže navedenih razdoblja:

Licenca letačke posade i potvrda kabinske posade	Sve dok član posade obavlja povlastice iz licencije ili potvrde za operatora zrakoplova
Osposobljavanje, provjeravanje i kvalifikacije člana posade	3 godine
Evidencija o skorašnjem iskustvu člana posade	15 mjeseci
Stručnost člana posade za rutu te aerodrom/zadaću i područje	3 godine
Osposobljavanje u pogledu opasnih roba, prema potrebi	3 godine
Evidencija o osposobljavanju/kvalifikaciji drugog osoblja za koje se zahtijeva program osposobljavanja	Evidencija o posljednja dva osposobljavanja

(d) Operator:

1. vodi evidencije o svim osposobljavanjima, provjerama i kvalifikacijama svakog člana posade, kako je propisano u dijelu-ORO; i

2. na zahtjev, stavlja takve evidencije na raspolaganje dotičnom članu posade.

▼B

(e) Operator čuva informacije upotrijebljene za pripremu i obavljanje leta i evidencije o osposobljavanju osoblja, čak i kada prestane biti operator tog zrakoplova ili poslodavac tog člana posade, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u točki (c).

(f) Ako član posade postane član posade drugog operatora, operator stavlja evidencije o tom članu posade na raspolaganje novom operatoru, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u točki (c).

PODDIO SEC

ZAŠTITA

ORO.SEC.100.A Zaštita pilotske kabine

(a) U avionima u kojem je pilotska kabina opremljena vratima, mora postojati mogućnost da se ta vrata zaključaju te mora postojati način na koji kabinska posada može obavijestiti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili narušavanju sigurnosti u putničkoj kabini.

(b) Svi putnički avioni s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 45 500 kg ili s MOPSC-om većim od 60, kojima se obavlja komercijalni prijevoz putnika, moraju biti opremljeni odobrenim vratima na pilotskoj kabini koja se mogu zaključati i otključati sa svakog pilotskog mjesta, a namijenjena su za ispunjavanje primjenjivih zahtjeva u pogledu plovidbenosti.

(c) U svim avionima koji su opremljeni vratima na pilotskoj kabini u skladu s gornjom točkom (b):

1. ta se vrata zatvaraju prije početka rada motora za uzlijetanje i zaključavaju se kada to zahtijevaju postupci zaštite ili glavni pilot sve dok se motori nakon slijetanja ne ugase, osim ako se smatra potrebnim da ovlaštene osobe uđu ili izađu u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zrakoplovstva; i

2. omogućen je način praćenja cijelog područja oko vrata izvan pilotske kabine sa svakog pilotskog sjedala, kako bi se identificirale osobe koje zatraže ulaz i kako bi se otkrilo sumnjivo ponašanje ili potencijalna prijetnja.

ORO.SEC.100.H Zaštita pilotske kabine

Ako su u helikopteru, koji se upotrebljava za prijevoz putnika, ugrađena vrata na pilotskoj kabini, mora postojati mogućnost zaključavanja tih vrata s unutarnje strane pilotske kabine, kako bi se spriječio neovlašteni pristup.

PODDIO FC

LETAČKA POSADA

ORO.FC.005 Opseg

▼M1

U ovom se pododjeljku utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator u pogledu osposobljavanja, iskustva i kvalifikacije letačke posade, a sastoji se od:

(a) odjeljka 1. u kojem se navode zajednički uvjeti koji se primjenjuju na nekomercijalne operacije kompleksnih zrakoplova na motorni pogon i letove komercijalnog zračnog prometa;

(b) odjeljka 2. u kojem se navode dodatni zahtjevi koji se primjenjuju na letove komercijalnog zračnog prometa.

▼M1

ODJELJAK 1.

Zajednički uvjeti

▼B

ORO.FC.100 Sastav letačke posade

(a) Sastav letačke posade i broj članova letačke posade na mjestima određenim za letačku posadu ne smije biti manji od minimuma navedenog u letačkom priručniku zrakoplova ili operativnim ograničenjima propisanim za zrakoplov.

(b) Letačka posada uključuje dodatne članove letačke posade kada je to potrebno radi vrste operacije i ne smije se smanjiti ispod broja navedenog u operativnom priručniku.

(c) Svi članovi letačke posade moraju imati licencu i ovlaštenja, koji su izdani ili prihvaćeni u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 1178/2011 ([1]) i koji su primjereni zadaćama koje su im dodijeljene.

(d) Člana letačke posade može tijekom leta, na njegovim zadaćama na komandama zrakoplova, zamijeniti drugi primjereno kvalificirani član letačke posade.

(e) Pri angažiranju usluga članova letačke posade koji su samostalni djelatnici ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela i odgovarajućih elemenata Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011, uključujući zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član letačke posade davao drugom operatoru (drugim operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova kojima je operirao; i

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

ORO.FC.105 Imenovanje za glavnog pilota/zapovjednika

(a) U skladu s točkom 8.e Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, jednog od pilota u letačkoj posadi koji je u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbe (EU) br. 1178/2011 kvalificiran za glavnog pilota, operator imenuje za ►M1 glavnog pilota ili, za letove komercijalnog zračnog prometa, za zapovjednika ◄.

(b) Operator imenuje člana letačke posade za glavnog pilota/zapovjednika, samo ako ima:

1. najmanje onu razinu iskustva koja je navedena u operativnom priručniku;

2. odgovarajuće poznavanje rute ili područja kojima se leti te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji se koriste;

3. završen tečaj operatora za zapovjednika, u slučaju operacija s višečlanom posadom, ako se unaprjeđuje s kopilota na glavnog pilota/zapovjednika.

(c) Glavni pilot/zapovjednik ili pilot na kojeg se može prenijeti vođenje leta, morao je proći tečaj početnog upoznavanja s rutom ili područjem kojim će letjeti te s aerodromima, opremom i postupcima koji će se koristiti. Ovo poznavanje rute/područja i aerodroma, održava se tako da se tom rutom ili područjem ili aerodromom operira najmanje jedanput tijekom razdoblja od 12 mjeseci.

([1]) SL L 311, 25.11.2011., str. 1.

▼B

(d) U slučaju aviona klase performanse B koji se koriste za dnevne operacije komercijalnog zračnog prijevoza prema VFR-u, točka (c) se ne primjenjuje.

ORO.FC.110 Inženjer leta

Kada je projektom aviona predviđeno posebno mjesto za inženjera leta, letačka posada uključuje jednog člana posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s primjenjivim nacionalnim pravilima.

ORO.FC.115 Osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM)

(a) Prije obavljanja operacija, član letačke posade završava osposobljavanje iz područja CRM-a, primjereno njegovoj ulozi, kako je navedeno u operativnom priručniku.

(b) Elementi osposobljavanja iz područja CRM-a uključeni su u osposobljavanje i periodično osposobljavanje za tip ili klasu zrakoplova, kao i u tečaj za zapovjednika.

ORO.FC.120 Konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator

(a) U slučaju avionskih ili helikopterskih operacija, član letačke posade, prije nego što počne obavljati linijske letove bez nadzora, završava konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator:

1. kada prelazi na zrakoplov za koji se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu;

2. kada se zaposli kod operatora.

(b) Konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator uključuje osposobljavanje na opremi koja je ugrađena u zrakoplov, kako je primjereno ulozi člana letačke posade.

ORO.FC.125 Osposobljavanje u pogledu razlika i osposobljavanje u svrhu upoznavanja

(a) Članovi letačke posade završavaju osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje u svrhu upoznavanja kada se to zahtijeva Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011 i kada se mijenjaju oprema ili postupci za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutačno operira.

(b) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno takvo osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje u svrhu upoznavanja.

ORO.FC.130 Periodično osposobljavanje i provjeravanje

(a) Svaki član letačke posade pohađa godišnje periodično osposobljavanje koje se obavlja tijekom leta i na tlu, primjereno tipu ili varijanti zrakoplova kojim operira, uključujući osposobljavanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nosi u zrakoplovu.

(b) Svaki se član letačke posade periodično provjerava, kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka.

ORO.FC.135. Kvalifikacija pilota za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala

Članovi letačke posade kojima se može dodijeliti operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala, završavaju odgovarajuće osposobljavanje i provjeru, kako je navedeno u operativnom priručniku.

▼B

ORO.FC.140 Operiranje na više od jednog tipa ili varijante

▼M2

(a) Članovi letačke posade koji operiraju većim brojem tipova ili varijanata zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve propisane u ovom pododjeljku za svaki tip ili varijantu osim ako su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti za odgovarajuće tipove ili varijante utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja u vezi sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja, provjere i nedavnog iskustva.

▼B

(b) Odgovarajući postupci i/ili operativna ograničenja za bilo koju operaciju na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova, navedeni su u operativnom priručniku.

ORO.FC.145 Osposobljavanje

(a) Cjelokupno osposobljavanje koje se zahtijeva u ovom poddijelu, obavlja se:

1. u skladu s programima osposobljavanja i nastavnim planovima koje određuje operator u operativnom priručniku;

2. od strane odgovarajuće kvalificiranog osoblja. U slučaju osposobljavanja i provjeravanja tijekom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje provodi osposobljavanje i provjere, kvalificirano je u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EZ) br. 1178/2011.

▼M2

(b) Pri uspostavi programa i nastavnih planova osposobljavanja operator uvrštava relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

(c) ►M1 Kod letova komercijalnog zračnog prometa ◄ programe osposobljavanja i provjeravanja, uključujući nastavne planove i upotrebu pojedinačnih simulatora leta za osposobljavanje (FSTD), odobrava nadležno tijelo.

(d) FSTD mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika zrakoplova operatora. Razlike između FSTD-a i zrakoplova opisuju se i rješavaju kroz informiranje ili osposobljavanje, prema potrebi.

(e) Operator uspostavlja sustav za odgovarajuće praćenje promjena FSTD-a i za osiguravanje da te promjene ne utječu na primjerenost programa osposobljavanja.

▼M1

ODJELJAK 2.

Dodatni uvjeti za letove komercijalnog zračnog prometa

▼B

ORO.FC.200 Sastav letačke posade

(a) U bilo kojoj letačkoj posadi može biti samo jedan član letačke posade bez iskustva.

(b) Zapovjednik može prenijeti vođenje leta na drugog pilota koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011 pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavka ORO.FC.105 točke (b) podtočaka 1. i 2. i točke (c).

(c) Posebni zahtjevi za avionske operacije prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili tijekom noći.

1. Za sve turbo-elisne avione s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet i za sve turbomlazne avione, letačka se posada sastoji od najmanje dva pilota

▼B

2. Avionima osim onih iz točke (c) podtočke 1. operira posada koja se sastoji od najmanje dva pilota, osim ako su ispunjeni zahtjevi iz stavka ORO.FC.202, u kojem slučaju njima može operirati jedan pilot.

(d) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije.

1. Za sve operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 19 i za operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 9 prema IFR-u:

i. najmanja letačka posada sastoji se od dva pilota; i

ii. zapovjednik ima dozvolu prometnog pilota (za helikopter) (ATPL(H)) s ovlaštenjem za instrumentalno letenje, koja je izdana u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011.

2. Operacijama koje nisu obuhvaćene točkom (d) podtočkom 1. može operirati jedan pilot prema IFR-a ili tijekom noći, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavka ORO.FC.202.

ORO.FC.201 Odmor članova letačke posade tijekom leta

(a) Zapovjednik može prenijeti vođenje leta:

1. na drugog kvalificiranog zapovjednika; ili

2. samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, na pilota koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:

i. ATPL;

ii. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavkom ORO.FC.220;

iii. sva periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavcima ORO.FC.230 i ORO.FC.240;

iv. stručnost za rutu/područje i aerodrom u skladu sa stavkom ORO.FC.105.

(b) Kopilota može zamijeniti:

1. drugi odgovarajuće kvalificirani pilot;

2. samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, zamjenski kopilot za zamjenu tijekom leta koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:

i. valjana dozvola profesionalnog pilota (CPL) s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;

ii. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavkom ORO.FC.220, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje;

iii. periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavkom ORO.FC.230, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje.

(c) Inženjera leta može tijekom leta zamijeniti član posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s primjenjivim nacionalnim pravilima.

▼B

ORO.FC.202 Operacije s jednim pilotom prema IFR-u ili tijekom noći

Kako bi se moglo letjeti prema IFR-u ili tijekom noći s minimalnom letačkom posadom od jednog pilota, kako je predviđeno u stavku ORO.FC.200 točki (c) podtočki 2. i točki (d) podtočki 2., potrebno je ispuniti sljedeće zahtjeve:

(a) Operator mora u operativni priručnik uključiti program konverzijskog i periodičnog osposobljavanja pilota u koji su uključeni dodatni zahtjevi za operaciju s jednim pilotom. Pilot mora imati završeno osposobljavanje o postupcima operatora, posebno u pogledu:

1. upravljanja motorima i postupanja u hitnim slučajevima;

2. upotrebe kontrolnih lista za uobičajene, neuobičajene i hitne postupke;

3. komunikacija s kontrolom zračnog prometa (ATC);

4. postupaka odlaska i prilaza;

5. upravljanja autopilotom, prema potrebi;

6. upotrebe pojednostavljene dokumentacije tijekom leta;

7. upravljanja jednopilotnom posadom.

(b) Periodične provjere koje se zahtijevaju stavkom ORO.FC.230 obavljaju se u ulozi jednog pilota na odgovarajućem tipu ili klasi zrakoplova u uvjetima koji su reprezentativni za operaciju.

(c) Za avionske operacije prema IFR-u, pilot:

1. mora imati najmanje 50 sati letenja prema IFR-u na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, od čega 10 sati u ulozi zapovjednika; i

2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:

i. izvesti pet IFR letova, uključujući tri instrumentalna prilaza, u ulozi jedinog pilota; ili

ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-u.

(d) Za avionske operacije tijekom noći, pilot:

1. mora imati najmanje 15 sati letenja tijekom noći, koji mogu biti uključeni u 50 sati leta prema IFR-u iz točke (c) podtočke 1.; i

2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:

i. izvesti tri uzlijetanja i slijetanja tijekom noći u ulozi jedinog pilota; ili

ii. proći provjeru uzlijetanja i slijetanja tijekom noći.

(e) Za helikopterske operacije prema IFR-u, pilot:

1. mora imati ukupno 25 sati letenja prema IFR-u u odgovarajućim operativnim uvjetima; i

2. 25 sati letačkog iskustva kao jedini pilot na specifičnom tipu helikoptera odobrenom za IFR operacije s jednim pilotom, od čega je 10 sati mogao letjeti pod nadzorom, uključujući pet sektora linijskog letenja prema IFR-u pod nadzorom, primjenom postupaka za jednog pilota; i

▼B

3. u posljednjih 90 dana morao je:

i. izvesti pet IFR letova kao jedini pilot, uključujući tri instrumentalna prilaza izvedena na helikopteru odobrenom za ovu namjenu; ili

ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-a kao jedini pilot na odgovarajućem tipu helikoptera, uređaju za osposobljavanje za letenje (FTD) ili simulatoru cijelog leta (FFS).

ORO.FC.205 Tečaj za zapovjednika

(a) Za avionske i helikopterske operacije, tečaj za zapovjednika uključuje najmanje sljedeće elemente:

1. osposobljavanje na FSTD-u, koje uključuje osposobljavanje za linijsko letenje (LOFT) i/ili osposobljavanje tijekom leta;

2. provjeru stručnosti za obavljanje operacija u ulozi zapovjednika, koju provodi operator;

3. osposobljavanje o odgovornostima zapovjednika;

4. osposobljavanje za linijsko letenje u ulozi zapovjednika pod nadzorom, najmanje:

i. 10 sektora letenja u slučaju aviona; i

ii. 10 sati, uključujući najmanje 10 sektora letenja, u slučaju helikoptera;

5. obavljanje provjere linijskog letenja u ulozi zapovjednika i dokazivanje odgovarajućeg poznavanja rute ili područja kojim će letjeti te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji će se koristiti; i

6. osposobljavanje za upravljanje posadom.

ORO.FC.215 Početno osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM), koje obavlja operator

(a) Prije započinjanja obavljanja linijskih letova bez nadzora, član letačke posade mora završiti početni tečaj osposobljavanje za CRM.

(b) Početno osposobljavanje za CRM obavlja najmanje jedan odgovarajuće kvalificirani instruktor kojem pri obradi specifičnih područja mogu pomagati stručnjaci.

(c) Ako član letačke posade nije ranije prošao teoretsko osposobljavanje iz područja ljudskih faktora za razinu ATPL-a, on/ona prije početnog obuke za CRM ili zajedno s njom završava teoretsku obuku koju obavlja operator i koja se temelji na nastavnom planu o ljudskim mogućnostima i ograničenjima za ATPL, kako je utvrđeno u Prilogu I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011.

ORO.FC.220 Konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, koje obavlja operator

(a) Osposobljavanje za CRM uključeno je u konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator.

(b) Nakon što započne konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, članu letačke posade se ne dodjeljuju letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi zrakoplova dok se osposobljavanje na završi ili ne prekine. Članovima posade koji operiraju samo avionima klase performanse B mogu se za vrijeme trajanja konverzijskog osposobljavanja dodijeliti letovi na drugim tipovima aviona klase performanse B u opsegu koji je potreban za održavanje operacije.

(c) Količina osposobljavanja koja se zahtijeva za člana letačke posade u okviru konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir njegovo prethodno osposobljavanje i iskustvo.

▼B

(d) Član letačke posade mora proći:

1. provjeru stručnosti, koju obavlja operator, te osposobljavanje i provjeru u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme, prije započinjanja linijskog letenja pod nadzorom (LIFUS); i

2. linijsku provjeru nakon završetka linijskog letenja pod nadzorom. Za avione klase performanse B, LIFUS se može obavljati na bilo kojem avionu u okviru primjenjive klase.

▼M2

(e) U slučaju zrakoplova piloti kojima je izdano ovlaštenje za tip na temelju osposobljavanja s nula sati letenja („ZFTT”) moraju:

1. započeti linijsko letenje pod nadzorom najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti ili nakon odgovarajućeg osposobljavanja koje provodi operator. Sadržaj takvog osposobljavanja opisan je u operativnom priručniku;

2. obaviti šest polijetanja i slijetanja u FSTD-u najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti pod nadzorom instruktora za ovlaštenje za tip za avione („TRI(A)”) koji sjedi na drugom pilotskom sjedalu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja. Ako se ta polijetanja i slijetanja ne obave unutar razdoblja od 21 dana, operator mora provesti osposobljavanje za obnavljanje znanja čiji je sadržaj opisan u operativnom priručniku;

3. izvesti prva četiri polijetanja i slijetanja u okviru LIFUS-a u avionu pod nadzorom instruktora TRI(A) koji sjedi na drugom pilotskom sjedalu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja.

▼B

ORO.FC.230 Periodično osposobljavanje i provjeravanje

(a) Svaki član letačke posade mora obaviti periodično osposobljavanje i provjeravanje koje je u skladu s tipom ili varijantom zrakoplova kojim operira.

(b) *Provjera stručnosti, koju obavlja operator*

1. Svaki člana letačke posade, kao dio uobičajenog sastava posade, prolazi provjeru stručnosti koju obavlja operator, kako bi dokazao svoju sposobnosti za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka.

2. Kad se od člana letačke posade zahtijeva da operira prema IFR-u, provjera stručnosti koju provodi operator obavlja se, prema potrebi, bez vanjskih vizualnih orijentira.

3. Razdoblje valjanosti provjere stručnosti koju obavlja operator je šest kalendarskih mjeseci. Za dnevne operacije avionima klase performanse B prema VFR-u, koje se obavljaju tijekom razdoblja u godini koja nisu dulja od osam uzastopnih mjeseci, dovoljna je jedna provjera stručnosti koju obavlja operator. Provjera stručnosti obavlja se prije započinjanja obavljanja operacija komercijalnog zračnog prijevoza.

▼B

4. Član letačke posade uključen u operacije nekompleksnim helikopterom na motorni pogon, koje se obavljaju tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, može obavljati provjeru stručnosti samo na jednom od relevantnih tipova. Provjera stručnosti koju obavlja operator, obavlja se svaki put na tipu koji najdulje nije bio upotrijebljen za provjeru stručnosti. Relevantni tipovi helikoptera koji se mogu grupirati za potrebe provjere stručnosti koju obavlja operator, navedeni su u operativnom priručniku.

5. Bez obzira na stavak ORO.FC.145 točku (a) podtočku 2., za operacije nekompleksnim helikopterima na motorni pogon tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima te avionima klase performanse B, provjeru može izvesti primjereno kvalificirani zapovjednik kojeg imenuje operator te koji je osposobljen za primjenu načela CRM-a i za ocjenu vještina CRM-a. Operator obavješćuje nadležno tijelo o imenovanim osobama.

(c) *Linijska provjera*

1. Svaki član letačke posade mora obaviti linijsku provjeru u zrakoplovu kako bi dokazao sposobnost za obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku. Rok valjanosti linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.

2. Bez obzira na stavak ORO.FC.145 točku (a) podtočku 2., linijske provjere može obavljati primjereno kvalificirani zapovjednik kojeg imenuje operator te koji je osposobljen za primjenu načela CRM-a i za ocjenu vještina CRM-a.

(d) *Osposobljavanje i provjeravanje u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme*

Svaki član letačke posade mora obaviti osposobljavanje i provjeravanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nosi u zrakoplovu. Razdoblje valjanosti provjere u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.

(e) *Osposobljavanje za CRM*

1. Elementi CRM-a uključeni su u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.

2. Svaki član letačke posade mora proći posebno modularno osposobljavanje za CRM. Sve važne teme osposobljavanja za CRM obuhvaćene su na takav način da su modularni dijelovi osposobljavanja raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tijekom svakog trogodišnjeg razdoblja

(f) Svaki član letačke posade mora proći osposobljavanje na tlu ili osposobljavanje tijekom leta na FSTD-u ili u zrakoplovu, ili kombinirano osposobljavanje na FSTD-u i zrakoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.

(g) Razdoblja valjanosti iz točke (b) podtočke 3. i točaka (c) i (d) računaju se od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera.

(h) Ako se gore zahtijevano osposobljavanje ili provjere izvedu tijekom posljednja tri mjeseca razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti počinje od prvobitnog datuma isteka.

▼B

ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala

(a) Zapovjednici čijim se zadaćama od njih zahtijeva operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala i obavljanje zadaća kopilota ili zapovjednici od kojih se zahtijeva izvođenje zadaća osposobljavanja ili provjeravanja, moraju proći dodatno osposobljavanje i provjeru kako je navedeno u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno s provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u stavku ORO.FC.230 točki (b).

(b) Dodatno osposobljavanje i provjera uključuju najmanje sljedeće:

1. kvar motora tijekom polijetanja;

2. pristup i prekinuti prilaz s jednim motorom izvan pogona; i

3. slijetanje s jednim motorom izvan pogona.

(c) U slučaju helikoptera, zapovjednici prolaze provjere stručnosti naizmjenično na lijevom i na desnom sjedalu, pod uvjetom da pri kombiniranoj provjeri stručnosti za ovlaštenje za tip i provjeri stručnosti koju obavlja operator, zapovjednik obavlja svoje osposobljavanje ili provjeru na svojem uobičajenom sjedalu.

(d) Kada se na zrakoplovu obavljaju manevri s motorom izvan pogona, simulira se kvar motora.

(e) Pri operiranju na sjedalu kopilota, moraju također biti valjane i obnovljene provjere koje se stavkom ORO.FC.230 zahtijevaju za operiranje na sjedalu zapovjednika.

(f) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika, kako bi se zapovjednik mogao odmoriti, mora zajedno s provjerama stručnosti koje obavlja operator i koje su propisane u stavku ORO.FC.230 točki (b) dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka koji uobičajeno nisu njegova odgovornost. Kada razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedalu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedalu.

(g) Pilot koji nije zapovjednik, a sjedi na mjestu zapovjednika, mora istodobno s provjerom stručnosti koju obavlja operator i koja je propisana u stavku ORO.FC.1230 točki (b) dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka za koje je odgovoran zapovjednik kao nadzorni pilot. Kada razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedalu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedalu.

ORO.FC.240 Operiranje na više od jednog tipa ili varijante

(a) Postupci ili operativna ograničenja za operiranje na više od jednog tipa ili varijante, koji su utvrđeni u operativnom priručniku i koje je odobrilo nadležno tijelo, obuhvaćaju:

1. minimalnu razinu iskustva članova letačke posade;

2. minimalnu razinu iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka osposobljavanja za drugi tip ili varijantu i prije početka operiranja na drugom tipu li varijanti;

3. postupak kojim se letačka posada kvalificirana na jednom tipu ili varijanti osposobljava i kvalificira za drugi tip ili varijantu; i

4. sve primjenjive zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.

▼B

(b) Kada član letačke posade operira i helikopterima i avionima, njegov se rad ograničava na operiranje samo jednim tipom aviona i samo jednim tipom helikoptera.

(c) Točka (a) se ne primjenjuje na operacije avionima klase performanse B, ako su one ograničene na dnevne operacije klase aviona s klipnim motorom prema VFR-u s jednim pilotom. Točka (b) se ne primjenjuje na operacije avionima klase performanse B, ako su one ograničene na klase aviona s klipnim motorom s jednim pilotom.

ORO.FCA.245 Alternativni program osposobljavanja i kvalifikacije

(a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo, može alternativnim programom osposobljavanja i kvalifikacije (ATQP) koji odobrava nadležno tijelo, zamijeniti jedan ili više sljedećih zahtjeva u pogledu osposobljavanja i provjeravanja za letačku posadu:

1. SPA.LVO.120 o osposobljavanju i kvalifikaciji letačke posade;

2. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje;

3. osposobljavanje za razlike i osposobljavanje za upoznavanje;

4. tečaj za zapovjednika;

5. periodično osposobljavanje i provjeravanje; i

6. operiranje na više od jednog tipa ili varijante.

(b) ATQP sadrži osposobljavanje i provjeravanje kojima se postiže i održava najmanje jednaka razina stručnosti koja se postiže ispunjavanjem odredaba iz stavaka ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Prije dobivanja odobrenja nadležnog tijela za ATQP, mora se dokazati razina osposobljenosti i stručnosti letačke posade.

(c) Operator koji podnosi zahtjev za odobrenje ATQP-a dostavlja nadležnom tijelu plan provedbe, uključujući opis razine osposobljenosti i stručnosti letačke posade koja se treba postići.

(d) Osim provjera koje se zahtijevaju stavcima ORO.FC.230 i FCL.060 Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011, svaki član letačke posade mora obaviti linijski orijentiranu ocjenu (LOE) koja se obavlja na FSTD-u. Razdoblje valjanosti za LOE je 12 kalendarskih mjeseci. Razdoblje valjanosti počinje teći od kraja mjeseca u kojem je obavljena provjera. Kada se LOE izvede unutar posljednja tri mjeseca razdoblja valjanosti, novi rok valjanosti počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

(e) Nakon dvije godine operiranja s odobrenim ATQP-om, operator može, uz odobrenje nadležnog tijela, produljiti razdoblja valjanosti provjera iz stavka ORO.FC.230, kako slijedi:

1. Provjeru stručnosti koju obavlja operator, na 12 kalendarskih mjeseci. Razdoblje valjanosti računa se od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednja tri mjeseca razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

2. Linijska provjera, na 24 kalendarska mjeseca. Razdoblje valjanosti računa se od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednjih šest mjeseci razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

▼B

3. Provjera u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme, na 24 kalendarska mjeseca. Razdoblje valjanosti računa se od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera. Kada se provjera izvede unutar posljednjih šest mjeseci razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

ORO.FC.A.250 Zapovjednici koji imaju CPL(A)

(a) Imatelj CPL(A) (za avion) djeluje kao zapovjednik u komercijalnom zračnom prijevozu avionom s jednim pilotom, samo ako:

1. kada prevozi putnike prema VFR-u izvan polumjera od 50 NM (90 km) od aerodroma odlaska, ima najmanje 500 sati letenja na avionima ili ima valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili

2. kada leti na višemotornom tipu prema IFR-a, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao glavni pilot. Ovi sati uključuju 100 sati leta prema IFR-u i 40 sati leta u višemotornim operacijama. 400 sati letenja kao glavni pilot može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot.

(b) Točka (a) podtočka 1. ne primjenjuje se na dnevne operacije prema VFR-u avionima klase performanse B.

ORO.FC.H.250 Zapovjednici koji imaju CPL(H)

(a) Imatelj CPL(H) (za helikopter) djeluje kao zapovjednik u komercijalnom zračnom prijevozu helikopterom s jednim pilotom, samo ako:

1. kada operira prema IFR-a, ima najmanje 700 sati sveukupnog letenja na helikopterima, uključujući 300 sati kao glavni pilot. Ovi sati uključuju 100 sati leta prema IFR-u. 300 sati letenja kao glavni pilot može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot;

2. kada operira prema vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) tijekom noći, ima:

i. valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili

ii. 300 sati letenja na helikopterima, uključujući 100 sati kao glavni pilot i 10 sati kao pilot u noćnim letovima.

PODDIO C

KABINSKA POSADA

ORO.CC.005 Opseg

▼M1

U ovom se pododjeljku utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator koji obavlja operacije zrakoplovom s kabinskom posadom i sastoji se od:

(a) odjeljka 1. u kojem se navode zajednički uvjeti koji se primjenjuju na sve operacije i

▼M1

(b) odjeljka 2. u kojem se navode dodatni uvjeti koji se primjenjuju samo na letove komercijalnog zračnog prometa.

▼B

ODJELJAK 1.

▼M1

Zajednički uvjeti

▼B

ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade

(a) Broj i sastav kabinske posade određuje se u skladu s točkom 7.a Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, uzimajući u obzir operativne čimbenike ili okolnosti određenog leta koji će se izvesti. Dodjeljuje se najmanje jedan član kabinske posade za operacije zrakoplova čiji je MOPSC veći od 19, kada prevoze jednog ili više putnika.

(b) Radi sukladnosti s točkom (a), najmanji broj članova kabinske posade je veći od:

1. broja članova kabinske posade utvrđenog tijekom postupka certificiranja zrakoplova u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator; ili

2. ako broj iz podstavka 1. nije utvrđen, od broja članova kabinske posade utvrđenog tijekom postupka certificiranja zrakoplova za najveći certificirani broj putničkih sjedala, umanjenog za 1 za svaki cjelobrojni višekratnik od 50 putničkih sjedala, za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator, koji je manji od najvećeg certificiranog kapaciteta sjedala; ili

3. od jednog člana kabinske posade na svakih 50 ili udio od 50 putničkih sjedala u istoj kabini zrakoplova kojim se obavlja operacija.

(c) Za operacije za koje se dodijeli više od jednog člana kabinske posade, operator imenuje jednog člana kabinske posade koji je odgovoran glavnom pilotu/zapovjedniku.

ORO.CC.110 Uvjeti za dodjeljivanje zadaća

(a) Članovima kabinske posade dodjeljuju se zadaće u zrakoplovu samo ako su:

1. stari najmanje 18 godina;

2. u skladu s primjenjivim zahtjevima Priloga IV. (dio-MED) Uredbi (EU) br. 1178/2011 ocijenjeni kao fizički i psihički sposobni za obavljanje svojih zadaća i za sigurno ispunjavanje svojih odgovornosti; i

3. uspješno završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim poddijelom te su sposobni za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku.

(b) Prije dodjeljivanja zadaća članovima kabinske posade koji su samostalni djelatnici ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član kabinske posade davao bilo kojem drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova na kojima je radio; i

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

▼B

(c) Putnicima se moraju jasno pokazati tko su operativni članovi kabinske posade, kao i njihova uloga u pogledu sigurnosti putnika i leta.

ORO.CC.115 Obavljanje tečajeva osposobljavanja i s njima povezanih provjera

(a) Operator uspostavlja detaljan program i nastavni plan za svaki tečaj osposobljavanja u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog poddijela i, prema potrebi, Priloga V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 290/2012, kako bi se obuhvatile zadaće i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi kabinske posade.

(b) Svaki tečaj osposobljavanja uključuje teoretsku i praktičnu nastavu zajedno s individualnim ili skupnim vježbama, kako je primjereno za pojedinačni predmet, kako bi član kabinske posade postigao i održao odgovarajuću razinu stručnosti u skladu s ovim poddijelom.

(c) Svaki tečaj osposobljavanja:

1. obavlja se na strukturiran i realističan način; i

2. obavlja ga osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za dotični predmet.

(d) Tijekom ili nakon završetka cjelokupnog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom, svaki član kabinske posade prolazi provjeru koja obuhvaća sve elemente osposobljavanja odgovarajućeg programa osposobljavanja, osim osposobljavanja za upravljanje posadom (CRM). Provjere obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za provjeravanje je li član kabinske posade postigao i/ili održava zahtijevanu razinu stručnosti.

(e) Tečajeve osposobljavanja za CRM i, prema potrebi, module CRM-a, provodi instruktor za CRM za kabinsko osoblje. Kada su elementi CRM-a uključeni u drugo osposobljavanje, za određivanje i provedbu nastavnog plana zadužen je instruktor za CRM za kabinsku posadu.

ORO.CC.120 Tečaj početnog osposobljavanja

(a) Svaki novi kandidat koji još nema valjanu potvrdu kabinske posade izdanu u skladu s Prilogom V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 290/2012:

1. pohađa tečaj početnog osposobljavanja, kako je navedeno u stavku CC.TRA.220 tog Priloga; i

2. mora uspješno položiti s njim povezan ispit, prije pohađanja ostalog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom.

(b) Elementi tečaja početnog osposobljavanja mogu se kombinirati s prvim osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova i s konverzijskim osposobljavanjem koje obavlja operator, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavka CC.TRA.220, i svi se takvi elementi, u evidenciji o osposobljavanju dotičnog člana kabinske posade, evidentiraju kao elementi tečaja početnog osposobljavanja.

ORO.CC.125 Osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator

(a) Svaki član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator te proći s njima povezane provjere, prije nego što:

1. ga operator prvi put rasporedi za člana kabinske posade; ili

▼B

2. ga taj operator rasporedi za rad na drugom tipu zrakoplova.

▼M2

(b) Pri utvrđivanju programa i nastavnih planova za osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, operator uvrštava odgovarajuće elemente, ako su dostupni, utvrđene u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti u skladu s Uredbom (EZ) br. 748/2012.

▼B

(c) Program osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu; i

2. obuhvaća najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

i. opis zrakoplova, koliko je to važno za zadaće kabinske posade;

ii. svu ugrađenu sigurnosnu opremu i sustave, koji su relevantni za zadaće kabinske posade;

iii. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza, i vrata i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;

iv. prikazivanje upotrebe drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;

v. opremu za zaštitu od vatre i dima, ako je ugrađena;

vi. osposobljavanje za upotrebu tobogana za evakuaciju, ako je ugrađen;

vii. rukovanje sjedalom, sustavom za zadržavanje i opremom sustava za kisik, što je važno u slučaju onesposobljenosti pilota.

(d) Program konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator za svaki tip zrakoplova koji će upotrebljavati:

1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;

2. uključuje osposobljavanje u pogledu standardnih operativnih postupaka operatora za članove kabinske posade koje operator prvi put raspoređuje na zadaće;

3. obuhvaća najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za operatora, koji su relevantni za tip zrakoplova koji će se upotrebljavati:

i. opis konfiguracije kabine;

ii. smještaj, dohvat i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve, koja se nosu u zrakoplovu;

iii. sve uobičajene i hitne postupke;

iv. postupanje s putnicima i kontrolu stvaranja gužve;

v. osposobljavanje u pogledu vatre i dima uključujući upotrebu sve povezane opreme za gašenje požara i za zaštitu od požara, koja je odgovarajuća onoj koja se nosu u zrakoplovu;

▼B

vi. postupke evakuacije;

vii. postupke u slučaju onesposobljenosti pilota;

viii. primjenjive zahtjeve i postupke u pogledu zaštite;

ix. upravljanje posadom.

ORO.CC.130 Osposobljavanje u pogledu razlika

(a) Osim osposobljavanja koje se zahtjeva u stavku ORO.CC.125, član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje i provjeru koji obuhvaćaju bilo koje razlike, prije nego što ga se rasporedi na:

1. varijantu tipa zrakoplova na kojem trenutačno radi; ili

2. tip ili varijantu zrakoplova na kojem trenutačno radi, s drukčijom:

i. sigurnosnom opremom;

ii. smještajem sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve; ili

iii. uobičajenim i hitnim postupcima.

(b) Program osposobljavanja u pogledu razlika:

1. određuje se, prema potrebi, na temelju usporedbe s programom osposobljavanja koji je član kabinske posade završio u skladu sa stavkom ORO.CC.125 točkama (c) i (d) za odgovarajući tip zrakoplova; i

2. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, kako je relevantno za element osposobljavanja u pogledu razlika koji se obuhvaća.

▼M2

(c) Pri utvrđivanju programa i nastavnog plana osposobljavanja u pogledu razlika za varijantu tipa zrakoplova koja se trenutačno upotrebljava, operator uključuje odgovarajuće elemente, ako su dostupni, određene u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Upoznavanje

Nakon što na određenom tipu zrakoplova završi osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, svaki član kabinske posade obavlja upoznavanje na tipu zrakoplova pod nadzorom, prije nego što ga se rasporedi za člana minimalnog broja kabinske posade koji se zahtijeva u skladu sa stavkom ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodično osposobljavanje

(a) Svaki član kabinske posade obavlja godišnje periodično osposobljavanje i provjeru.

(b) Periodično osposobljavanje obuhvaća aktivnosti koje se dodjeljuju svakom članu kabinske posade u uobičajenim i hitnim postupcima te vježbe relevantne za svaki tip i/ili varijantu zrakoplova na kojem će raditi.

(c) Elementi osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

1. Periodično osposobljavanje uključuje godišnje dodirne vježbe koje obavlja svaki član kabinske posade za simuliranje upotrebe svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza i vrata i izlaza za hitne slučajeve za evakuaciju putnika.

▼B

2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:

i. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;

ii. istinsko rukovanje zaštitnim vratima pilotske kabine na uobičajen i hitan način te sjedalom i sustavom za zadržavanje, u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade, i praktični prikaz opreme sustava za kisik, što je važno za slučaju onesposobljenosti pilota;

iii. prikaz upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore na pilotskoj kabini; i

iv. prikaz upotrebe splavi za spašavanje i tobogana-splavi, kada su ugrađeni.

(d) Elementi osposobljavanja specifičnog za operatora:

1. Periodično osposobljavanje uključuje svake godine:

i. za svakog člana kabinske posade:

(A) smještaj i rukovanje svom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nose; i

(B) upotrebu prsluka za spašavanje, prijenosne opreme za kisik i zaštitne opreme za disanje (PBE);

ii. smještaj stvari u putničkoj kabini;

iii. postupke povezane s onečišćenjem površine zrakoplova;

iv. hitne postupke;

v. postupke evakuacije;

vi. pregled nezgoda i nesreća;

vii. upravljanje posadom;

viii. aspekte zrakoplovne medicine i prvu pomoć, uključujući povezanu opremu;

ix. zaštitne postupke.

2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:

i. upotrebu pirotehničkih sredstava (stvarne naprave ili naprave za vježbu);

ii. praktičan prikaz upotrebe kontrolnih lista letačke posade;

iii. stvarno i praktično osposobljavanje za upotrebu opreme za gašenje požara, uključujući zaštitnu odjeću, koja je reprezentativna za opremu u zrakoplovu;

▼B

iv. za svakog člana kabinske posade:

(A) gašenje vatre karakteristične za požar u unutrašnjosti zrakoplova;

(B) upotrebu i primjenu PBE-a u zatvorenom simuliranom okružju ispunjenom dimom.

(e) Razdoblja valjanosti:

1. Razdoblje valjanosti godišnjeg periodičnog osposobljavanja je 12 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera.

2. Ako se periodično osposobljavanje i provjera obave unutar posljednja tri kalendarska mjeseca razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti se računa od prvobitnog datuma isteka.

3. Za dodatne trogodišnje elemente osposobljavanja navedene u točki (c) podtočki 2. i točki (d) podtočki 2., razdoblje valjanosti je 36 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem su obavljene provjere.

ORO.CC.145 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

(a) Kada tijekom prethodnih šest mjeseci unutar razdoblja valjanosti posljednjeg relevantnog periodičnog osposobljavanja i provjere, član kabinske posade:

1. nije obavljao bilo kakve letačke zadaće, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadaće mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru za svaki tip zrakoplova na kojem će raditi; ili

2. nije obavljao letačke zadaće na jednom određenom tipu zrakoplova, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadaće, mora na tom tipu zrakoplova:

i. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru; ili

ii. obaviti dva leta u svrhu upoznavanja u skladu sa stavkom ORO.CC.135.

(b) Program osposobljavanja za obnavljanje znanja za svaki tip zrakoplova obuhvaća najmanje:

1. hitne postupke;

2. postupke evakuacije;

3. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve te zaštitnih vrata pilotske kabine, na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;

4. prikazivanje upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;

5. smještaj i rukovanje svom relevantnom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nose.

(c) Operator može odlučiti da osposobljavanje za obnovu znanja zamijeni periodičnim osposobljavanjem, ako član kabinske posade počne ponovno obavljati letačke zadaće unutar razdoblja valjanosti posljednjeg periodičnog osposobljavanja i provjere. Ako je to razdoblje valjanosti isteklo, osposobljavanje za obnovu znanja može se zamijeniti samo osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova ili konverzijskim osposobljavanjem koje obavlja operator, kako je navedeno u stavku ORO.CC.125.

▼B

ODJELJAK 2.

Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.CC.200 Voditelji kabinske posade

(a) Kada se zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, kabinska posada uključuje člana koji je voditelj kabinske posade i kojeg imenuje operator.

(b) Operator imenuje člana kabinske posade za voditelja kabinske posade, samo ako:

1. ima najmanje jednu godinu iskustva na poslovima operativnog člana kabinske posade; i

2. je uspješno završio tečaj osposobljavanja za voditelja kabinske posade i s njim povezanu provjeru.

(c) Tečaj osposobljavanja za voditelja kabinske posade obuhvaća sve zadaće i odgovornosti voditelja kabinske posade i uključuje najmanje sljedeće elemente:

1. davanje predpoletnih uputa;

2. suradnju s posadom;

3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;

4. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama;

5. ljudske čimbenike i upravljanje posadom (CRM); i

6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora.

(d) Voditelj kabinske posade odgovoran je zapovjedniku zrakoplova za obavljanje i koordinaciju uobičajenih i hitnih postupaka navedenih u operativnom priručniku, uključujući prekidanje obavljanja zadaća koje nisu povezane sa sigurnošću, radi sigurnosti i zaštite.

(e) Operator utvrđuje postupke za izbor najprimjerenije kvalificiranog člana kabinske posade, koji djeluje kao voditelj kabinske posade u slučaju da imenovani voditelj kabinske posade postane nesposoban za rad. O promjenama ovih postupaka obavješćuje se nadležno tijelo.

ORO.CC.205 Smanjenje broja članova kabinske posade tijekom zemaljskih operacija i u nepredviđenim okolnostima

(a) Kada god u zrakoplovu ima putnika, u putničkoj kabini mora biti minimalan broj članova kabinske posade koji se zahtijeva stavkom ORO.CC.100.

(b) Pod uvjetima navedenim u točki (c), ovaj se broj može smanjiti:

1. tijekom uobičajenih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/pražnjenje goriva, kada je zrakoplov na svom parkirnom mjestu; ili

2. u nepredviđenim okolnostima, ako se broj putnika koji se prevoze zrakoplovom smanji. U tom se slučaju nakon završetka leta podnosi izvješće nadležnom tijelu.

▼B

(c) Uvjeti:

1. u operativnom priručniku su utvrđeni postupci kojima se osigurava postizanje jednake razine sigurnosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebno za evakuaciju putnika;

2. smanjena kabinska posada uključuje voditelja kabinske posade kako je navedeno u stavku ORO.CC.200;

3. na svakih 50 putnika, ili udio od 50 putnika, u istoj kabini zrakoplova, zahtijeva se prisutnost jednog člana kabinske posade;

4. u slučaju uobičajenih zemaljskih operacija, kada se za zrakoplov zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, broj utvrđen u skladu s točkom (c) podtočkom 3. povećava se tako da se uključi po jedan član kabinske posade na svaki par izlaza za hitne slučajeve koji se nalaze u razini poda.

ORO.CC.210 Dodatni uvjeti za raspoređivanje na zadaće

Članovi kabinske posade raspoređuju se na zadaće i rade na određenom tipu ili varijanti zrakoplova, samo ako:

(a) imaju valjanu potvrdu izdanu u skladu s Prilogom V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 290/2012;

(b) su kvalificirani za tip ili varijantu u skladu s ovim poddijelom;

(c) ispunjavaju druge primjenjive zahtjeve ovog poddijela i Priloga IV. (dio-CAT);

(d) nose odoru operatora za članove kabinske posade.

ORO.CC.215 Programi osposobljavanja i provjere i s njima povezana dokumentacija

(a) Programe osposobljavanja i provjere, uključujući nastavne planove, koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobrava nadležno tijelo i navedeni su u operativnom priručniku.

(b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi tečaj osposobljavanja i prođe s njim povezanu provjeru, operator:

1. ažurira evidenciju o osposobljavanju člana kabinske posade u skladu sa stavkom ORO.MLR.115; i

2. daje mu popis ažuriranih razdoblja valjanosti u odnosu na tip(-ove) i varijantu(-e) zrakoplova za rad na kojima je član kabinske posade kvalificiran.

ORO.CC.250 Rad na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova

(a) Član kabinske posade ne raspoređuje se na rad na više od tri tipa zrakoplova, osim što s odobrenjem nadležnog tijela, član kabinske posade može raditi na četiri tipa zrakoplova, ako su za najmanje dva od tih tipova:

1. sigurnosna oprema i oprema za hitne slučajeve te uobičajeni i hitni postupci specifični za tip, slični; i

2. uobičajeni i hitni postupci nespecifični za tip, jednaki.

▼B

(b) Za potrebe točke (a) te za osposobljavanje i kvalifikaciju kabinske posade, operator određuje:

▼M2

1. svaki zrakoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, ako su dostupni, relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 za odgovarajući tip ili varijantu zrakoplova; i

▼B

2. varijante tipa zrakoplova kao različite tipove, ako nisu slične u pogledu sljedećeg:

i. upotrebe izlaza za hitne slučajeve;

ii. smještaja i vrste prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;

iii. hitnih postupaka specifičnih za tip.

ORO.CC.255 Operacije s jednim članom kabinske posade

(a) Operator odabire, regrutira, osposobljava i provjerava stručnost članova kabinske posade koji se raspoređuju na operacije s jednim članom kabinske posade u skladu s kriterijima primjerenim za ovu vrstu operacije.

(b) Članovi kabinske posade koji nemaju prethodno operativno iskustvo u svojstvu jedinog člana kabinske posade, raspoređuju se na takvu vrstu operacije, tek nakon što:

1. završe osposobljavanje koje se zahtijeva u točki (c) uz ostalo primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim podstavkom;

2. uspješno prođu provjere kojima se provjerava njihova stručnost pri izvršavanju njihovih zadaća i odgovornosti u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku; i

3. obave letove u svrhu upoznavanja u trajanju od najmanje 20 sati, koji obuhvaćaju najmanje 15 sektora, na relevantnom tipu zrakoplova pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom.

(c) Obuhvaćaju se sljedeći dodatni elementi osposobljavanja, s posebnim naglaskom na operacije s jednim članom kabinske posade:

1. odgovornost zapovjedniku za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka;

2. važnost koordinacije i komunikacije s letačkom posadom, posebno pri postupanju s nedisciplinirani ili nasilnim putnicima;

3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;

4. dokumentacija;

5. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama; i

6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjevi u pogledu odmora.

▼B

PODDIO TC

TEHNIČKA POSADA U OPERACIJAMA HEMS, HHO ILI NVIS

ORO.TC.100 Opseg

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator kada operira zrakoplovom s članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS), operacijama pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS) ili helikopterskim operacijama s vitlom (HHO).

ORO.TC.105 Uvjeti za dodjeljivanje zadaća

(a) Članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza HEMS, HHO ili NVIS dodjeljuju se zadaće samo:

1. ako su stari najmanje 18 godina;

2. ako su fizički i psihički sposobni za sigurno obavljanje zadaća i ispunjavanje odgovornosti koje su mu dodijeljene;

3. ako su završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje koje se zahtijeva ovim poddijelom za obavljanje dodijeljenih zadaća;

4. ako su provjere pokazale da su sposobni za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku.

(b) Prije dodjeljivanja zadaća članovima tehničke posade koji su samostalni djelatnici i/ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član tehničke posade davao nekom drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova i varijanti zrakoplova na kojima je radio;

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

ORO.TC.115 Osposobljavanja i provjeravanje

(a) Operator uspostavlja program osposobljavanja u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog poddijela kako bi se obuhvatile zadaće i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi tehničke posade.

(b) Nakon završetka početnog osposobljavanja, konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, osposobljavanja u pogledu razlika i periodičnog osposobljavanja, svaki se član tehničke posade podvrgava provjeri kako bi se dokazala njegova stručnost za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka.

(b) Osposobljavanje i provjeru u okviru svakog tečaja osposobljavanja obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano i iskusno za dotični predmet. Operator obavješćuje nadležno tijelo o osoblju koje provodi provjere.

ORO.TC.115 Početno osposobljavanje

Prije pohađanja konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, svaki član tehničke posade mora završiti početno osposobljavanje, uključujući:

(a) opće teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima, kojim su obuhvaćeni svi elementi relevantni za zadaće i odgovornosti, koji se zahtijevaju za tehničku posadu;

(b) osposobljavanje u pogledu požara i dima;

▼B

(c) osposobljavanje u vezi preživljavanja na tlu i na vodi, primjereno tipu i području operacije;

(d) aspekte zrakoplovne medicine i prve pomoći;

(e) komunikaciju i relevantne elemente CRM-a iz stavaka ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator

Svaki član tehničke posade mora završiti:

(a) konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, uključujući relevantne elemente CRM-a;

1. prije nego što ga operator prvi put rasporedi za člana tehničke posade; ili

2. pri prelasku na drukčiji tip ili klasu zrakoplova, ako su različiti bilo koja oprema ili bilo koji postupci navedeni u točki (b);

(b) konverzijsko osposobljavanja koje obavlja operator uključuje:

1. smještaj i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje, koja se nosu u zrakoplovu;

2. sve uobičajene i hitne postupke;

3. opremu u zrakoplovu koja se upotrebljava za obavljanje zadaća u zrakoplovu ili na tlu za pomaganje pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.125 Osposobljavanje u pogledu razlike

(a) Svaki član tehničke posade mora završiti osposobljavanje u pogledu razlika, kada se mijenjaju oprema ili postupci na tipovima ili varijantama na kojima trenutačno radi.

(b) Operator navodi u operativnom priručniku kada se zahtijeva takvo osposobljavanje u pogledu razlika.

ORO.TC.130 Letovi u svrhu upoznavanje

Nakon završetka konverzijskog osposobljavanje koje obavlja operator, svaki član tehničke posade obavlja letove u svrhu upoznavanje, prije nego što počne raditi kao zahtijevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.135 Periodično osposobljavanje

(a) Svaki član tehničke posade svakih 12 mjeseci prolazi periodično osposobljavanje relevantno za tip ili klasu zrakoplova i opremu na kojima radi. Elementi CRM-a ugrađeni su u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.

(b) Periodično osposobljavanje uključuje teoretsku i praktičnu nastavu te vježbe.

ORO.TC.140 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

(a) Svaki član tehničke posade koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao radne zadaće, mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja navedeno u operativnom priručniku.

(b) Član tehničke posade koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao letačke zadaće na jednom određenom tipu ili klasi zrakoplova, prije raspoređivanja na taj tip ili klasu zrakoplova, mora ili:

1. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja o tom tipu ili klasi; ili

2. imati dva sektora upoznavanja na tom tipu ili klasi zrakoplova.

▼**M1**

Dodatak

IZJAVA u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 o letačkim operacijama
Operator Naziv: Mjesto u kojem operater ima poslovni nastan ili boravište i mjesto iz kojeg se operacije usmjeruju: Ime i podaci za kontakt odgovornog voditelja:
Operacija zrakoplova
Datum početka operacije/datum od kojeg se promjena primjenjuje:
Vrste operacija: ☐ Dio NCC: (navedite je li putnička i/ili teretna)
Vrste zrakoplova, registracije i glavna baza:
Detalji odobrenja (izjavi priložite popis posebnih odobrenja, prema potrebi)
Popis drugih postupaka usklađivanja s upućivanjima na primjenjive postupke usklađivanja koji se njima zamjenjuju (priložite izjavi)
Izjave
☐ Dokumentacija o sustavu upravljanja uz operativni priručnik odražava primjenjive zahtjeve navedene u dijelovima ORO, NCC i SPA. Svi letovi izvode se u skladu s postupcima i uputama navedenima u operativnom priručniku.
☐ Svi zrakoplovi kojima se upravlja posjeduju valjanu potvrdu o sposobnosti za zračni promet i u skladu su s Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/2003.
☐ Svi članovi letačke posade i članovi kabinske posade, prema potrebi, osposobljeni su u skladu s odgovarajućim zahtjevima.
☐ (ako je primjenjivo) Operator je proveo i dokazao sukladnost sa službeno priznatom normom industrije. Upućivanje na normu: Certifikacijsko tijelo: Datum zadnje revizije sukladnosti:
☐ Nadležno tijelo mora se obavijestiti o svakoj promjeni u operacijama koje utječu na informacije u ovoj izjavi.
☐ Operator potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi točne.
Datum, ime i potpis odgovornog voditelja

▼B

PRILOG IV.

OPERACIJE KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA

[DIO-CAT]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

CAT.GEN.100 Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je tijelo koje određuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište.

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posade

(a) Član posade je odgovoran za pravilno obavljanje svojih zadaća:

1. koje se odnose na sigurnost zrakoplova i osoba koje se nalaze u njemu; i

2. koje su navedene u uputama i postupcima u operativnom priručniku.

(b) Član posade:

1. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o bilo kojoj grešci, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurno operiranje zrakoplovom uključujući sustave za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvijestio drugi član posade;

2. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o događajima koji su ugrozili ili su mogli ugroziti sigurnost operacije, ako o njima nije već izvijestio drugi član posade;

3. ispunjava odgovarajuće zahtjeve operatora u pogledu izvješćivanje o događajima;

4. ispunjava zahtjeve u vezi s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;

5. kada obavlja zadaće za više od jednog operatora:

   i. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a; i

   ii. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima FTL-a.

(c) Član posade ne obavlja zadaće u zrakoplovu:

1. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih tvari ili alkohola ili kada nije sposoban radi ozljede, iscrpljenosti, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;

2. dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon darivanja krvi;

3. ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;

4. ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadaća koje su mudodijeljene; ili

▼B

5. ako zna ili sumnja da je iscrpljen, kako je navedeno u točki 7.f Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili se na drugi način osjeća nespremnim do te mjere da bi mogao biti ugrožen let.

CAT.GEN.MPA.105. Odgovornosti zapovjednika

(a) Uz ispunjavanje zahtjeva iz stavka CAT.GEN.MPA.100, zapovjednik:

1. je odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu, od trenutka njegovog ulaska u zrakoplov do trenutka izlaska nakon završetka leta;

2. je odgovoran za operiranje i sigurnost zrakoplova:

   i. za avione, od trenutka kada je avion prvotno spreman za kretanje u svrhu taksiranja prije uzlijetanja, do trenutka potpunog zaustavljanja na kraju leta i gašenja motora koji su bili upotrijebljeni kao glavne pogonske jedinice;

   ii. za helikoptere, dok se okreću rotori;

3. ima ovlaštenje za izdavanje svih naredaba i za poduzimanje bilo kakvih odgovarajućih mjera radi postizanja sigurnosti zrakoplova i osoba i/ili imovine koji se u njemu prevoze, u skladu s točkom 7.c Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. ima ovlaštenje za iskrcavanje bilo koje osobe ili bilo kojeg dijela tereta koji mogu predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

5. ne dopušta prijevoz zrakoplovom osobi za koju se čini da je pod utjecajem alkohola ili droga u takvom stupnju, da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

6. ima pravo odbiti prijevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba ako njihov prijevoz povećava rizik za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

7. osigurava da se svi putnici upoznaju sa smještajem izlaza za hitne slučajeve i sa smještajem i načinom upotrebe odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;

8. osigurava pridržavanje svih operativnih postupaka i kontrolnih lista, u skladu s operativnim priručnikom;

9. ne dopušta bilo kojem članu posade da obavlja bilo kakve radnje tijekom kritičnih faza leta, osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova;

10. osigurava da se uređaji za snimanje podataka o letu:

    i. ne onesposobe ili isključe tijekom leta; i

    ii. u slučaju nesreće ili nezgode o kojima se obvezno podnosi izvješće:

        (A) da se namjerno ne izbrišu;

        (B) da se isključe odmah nakon završetka leta; i

        (C) da se ponovno uključe samo uz suglasnost istražnog tijela;

▼B

11. odlučuje hoće li preuzeti zrakoplov s neispravnostima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL);

12. osigurava da se obavi predpoletni pregled u skladu sa zahtjevima Priloga I.(dio-M) Uredbi (EZ) br. 2042/2003;

13. provjerava je li relevantna oprema za hitne slučajeve ostala lako dostupna za trenutačnu upotrebu.

(b) Zapovjednik, ili pilot kojem je dodijeljeno vođenje leta, u slučaju izvanrednih događaja koji zahtijevaju trenutačno donošenje odluka i poduzimanje radnji, poduzima radnje koje smatra potrebnim u danim okolnostima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

(c) Kada god se zrakoplovom u letu izvede manevar kao odgovor na indikaciju obveznog vertikalnog razdvajanja (RA) sustava za izbjegavanje sudara koji se nalazi u zrakoplovu (ACAS), zapovjednik podnosi nadležnom tijelu izvješće ACAS.

(d) Opasnost od ptica i udari ptica:

1. Kada god se primijeti moguća opasnost od ptica, zapovjednik o tome obavješćuje jedinicu operativnih usluga u zračnom prometu (ATS) čim mu to dopusti radno opterećenje kao člana letačke posade.

2. Kada god zrakoplov za koji je odgovoran pretrpi udar ptica koji rezultira značajnim oštećenjem zrakoplova ili gubitkom ili nepravilnim radom bilo koje osnovne funkcije, zapovjednik nakon slijetanja podnosi nadležnom tijelu pisano izvješće o udaru ptica.

CAT.GEN.MPA.110 Autoritet zapovjednika zrakoplova

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sve osobe koje se prevoze zrakoplovom poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje zapovjednika zrakoplova u svrhu osiguravanja sigurnosti zrakoplova i osoba ili stvari koje se njime prevoze.

CAT.GEN.MPA.115 Osoblje ili članovi posade u putničkoj kabini koji nisu kabinska posada

U pogledu osoblja ili članova posade, koji nisu članovi operativne kabinske posade, a koji obavljaju svoje zadaće u putničkoj kabini zrakoplova, operator osigurava:

(a) da ih putnici zabunom ne smatraju članovima kabinske posade;

(b) da se ne nalaze na mjestima predviđenim za članove kabinske posade;

(c) da ne ometaju članove kabinske posade pri obavljanju njihovih zadaća.

CAT.GEN.MPA.120 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku.

CAT.GEN.MPA.125 Taksiranje aviona

Operator osigurava da se zrakoplovom taksira po manevarskim površinama zračne luke, samo ako je osoba koja se nalazi za upravljačkim komandama zrakoplova:

(a) odgovarajuće kvalificirani pilot; ili

(b) ju je imenovao operator i:

1. osposobljena je za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena je za upotrebu radiotelefona;

▼B

3. upoznata je s nacrtom zračne luke, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima, signalima i uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa (ATC);

4. sposobna je ispuniti operativne standarde potrebne za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

CAT.GEN.MPA.130 Upotreba rotora – helikopteri

Rotori helikoptera pogonski se okreću u svrhu letenja samom kada je za upravljačkim komandama kvalificirani pilot.

CAT.GEN.MPA.135 Pristup pilotskoj kabini

(a) Operator osigurava da se niti jednoj osobi, osim članovima letačke posade koji su raspoređeni na određeni let, ne dopusti pristup u pilotsku kabinu ili prijevoz u pilotskoj kabini, osim ako je ta osoba:

1. operativni član posade;

2. predstavnik nadležnog ili inspekcijskog tijela, ako je to potrebno za obavljanje njegovih službenih dužnosti; ili

3. ima odobrenje za pristup i prevozi se u skladu s uputama sadržanim u operativnom priručniku.

(b) Zapovjednik osigurava:

1. da pristup u pilotsku kabinu ne uzrokuje odvraćanje pažnje ili ometanje obavljanja leta; i

2. da su sve osobe koje se prevoze u pilotskoj kabini upoznate s relevantnim sigurnosnim postupcima.

(c) Konačnu odluku o dozvoli pristupa u pilotsku kabinu donosi zapovjednik.

CAT.GEN.MPA.140 Prijenosni elektronički uređaji

Operator ne dopušta bilo kojoj osobi u zrakoplovu korištenje prijenosnog elektroničkog uređaja (PED) koji može negativno utjecati na performansu zrakoplovnih sustava i opreme te poduzima sve razumne mjere kako bi spriječio takvu upotrebu.

CAT.GEN.MPA.145 Informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste koje sadrže informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje koja se nalazi u svim njegovim zrakoplovima, uvijek na raspolaganju za trenutačno obavješćivanje centara za koordinaciju spašavanja (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Prisilno slijetanje na vodu - avioni

Operator smije operirati avionom s konfiguracijom putničkih sjedala većom od 30 na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna primjerenog za slijetanje u slučaju nužde većoj od 120 minuta pri putnoj brzini ili 400 NM, ovisno što je od toga manje, samo ako avion ispunjava odredbe za prisilno slijetanje na vodu propisane u primjenjivim propisima o plovidbenosti.

CAT.GEN.MPA.155 Prijevoz ratnog oružja i streljiva

(a) Operator može prevoziti ratno oružje i streljivo samo ako su za to dale odobrenje sve države čiji se zračni prostor namjerava koristiti za let.

▼B

(b) Kada je dano takvo odobrenje, operator osigurava da se bojno oružje i streljivo:

1. smjesti u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i

2. ako se radi o vatrenom oružju, da je nenapunjeno.

(c) Operator osigurava da se zapovjednik zrakoplova prije početka leta obavijesti o detaljima o bilo kakvom bojnom oružju i streljivu koje se namjerava prevoziti i o njegovom smještaju u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.160 Prijevoz sportskog oružja i sportskog streljiva

(a) Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da mu se prijavi bilo kakvo sportsko oružje koje će se prevoziti zrakoplovom.

(b) Operator koji prihvati prijevoz sportskog oružja osigurava da je ono:

1. smješteno u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i

2. nenapunjeno, ako se radi o vatrenom ili drugom oružju koje se može napuniti streljivom.

(c) Streljivo sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenoj putničkoj prtljazi uz stanovita ograničenja, u skladu s tehničkim uputama.

CAT.GEN.MPA.161 Prijevoz sportskog oružja i streljiva – ublaženja

Bez obzira na stavak CAT.GEN.MPA.160 točku (b), u helikopterima čija je najveća certificirana masa pri polijetanju (MCTOM) 3 175 kg ili manje kojima se leti tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, sportsko oružje se može prevoziti na mjestu koje je dostupno tijekom leta, pod uvjetom da je operator uspostavio odgovarajuće postupke i da ge se ne može smjestiti na mjesto kojem se tijekom leta ne može pristupiti.

CAT.GEN.MPA.165 Način prijevoza osoba

Operator poduzima sve mjere kako bi osigurao da se tijekom leta niti jedna osoba ne nalazi u bilo kojem dijelu zrakoplova koji nije namijenjen za smještaj osoba, osim ako zapovjednik zrakoplova dopusti privremeni pristup:

(a) radi poduzimanja mjera potrebnih za sigurnost zrakoplova ili bilo koje osobe, životinje ili robe u njemu; ili

(b) u dio zrakoplova u kojem se prevozi teret ili zalihe, a radi se o dijelu koji je projektiran tako da mu osoba može pristupiti tijekom leta zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol i droge

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da u zrakoplov ne uđe ili se u njemu ne nalazi bilo koja osoba koja je pod tolikim utjecajem alkohola ili droga da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu.

▼B

CAT.GEN.MPA.175 Ugrožavanje sigurnosti

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da niti jedna osoba zbog nesmotrenosti ili nemara postupa ili propusti postupiti, čime:

(a) ugrožava zrakoplov ili osobe u njemu; ili

(b) uzrokuje ili omogućava da zrakoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

(a) Pri svakom letu, osim ako je određeno drukčije, u zrakoplovu se nose izvornici ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija:

1. letački priručnik zrakoplova (AFM) ili odgovarajući dokument(i);
2. izvornik potvrde o registraciji;
3. izvornik svjedodžbe o plovidbenosti (CofA);
4. potvrda o buci, uključujući prijevod na engleski jezik, ako ju je izdalo nadležno tijelo odgovorno za izdavanje potvrde o buci;
5. ovjerena vjerodostojna preslika svjedodžbe operatora zrakoplova (AOC);
6. operativne specifikacije relevantne za tip zrakoplova, izdane s AOC-om;
7. izvornik dozvole za radio-postaju u zrakoplovu, prema potrebi;
8. polica(-e) osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu trećim osobama;
9. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument za zrakoplov;
10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu s Prilogom I. (dio-M) Uredbi (EZ) br. 2042/2003;
11. detalji iz predanog plana leta ATS-a, prema potrebi;
12. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;
13. informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koji su presretani;
14. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta, koje su lako dostupne u pilotskoj kabini;
15. važeći dijelovi operativnog priručnika relevantni za zadaće članova posade, koji su lako dostupni u pilotskoj kabini;
16. MEL;
17. odgovarajuća dokumentacija o uputama iz obavijesti zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i usluga zrakoplovnog informiranja (AIS);
18. odgovarajuće meteorološke informacije;
19. manifest tereta i/ili putnika, prema potrebi;
20. dokumentacija o masi i ravnoteži;
21. operativni plan leta, prema potrebi;

▼B

22. obavijest o posebnim kategorijama putnika (SCP) i posebnom teretu, prema potrebi; i

23. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.

(b) Bez obzira na točku (a), umjesto toga, za dnevne operacije prema pravilima vizualnog letenja (VFR) koje se obavljaju nekompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu unutar razdoblja od 24 sata, ili koji ostaju unutar lokalnog područja navedenog u operativnom priručniku, sljedeća dokumentacija i informacije mogu se čuvati na aerodromu ili operativnoj površini:

1. potvrda o buci;

2. dozvola za radio-postaju;

3. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument;

4. tehnička knjiga zrakoplova;

5. dokumentacija o uputama NOTAM-a i AIS-a;

6. meteorološke informacije;

7. obavijest o SCP-ima i posebnom teretu, prema potrebi; i

8. dokumentacija o masi i ravnoteži.

(c) Bez obzira na točku (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata iz točke (a) podtočaka 2. do 8., operacija se može nastaviti do dolaska na odredište ili na mjesto gdje se mogu osigurati zamjenski dokumenti.

CAT.GEN.MPA.185 Informacije koje ostaju na zemlji

(a) Operator osigurava da se najmanje tijekom trajanja pojedinačnog leta ili niza letova:

1. informacije koje se odnose na let i koje su primjerene vrsti operacije čuvaju na zemlji;

2. informacije sačuvaju dok se ne izradi duplikat na mjestu na kojem će biti pohranjene; ili, ako je to neizvedivo,

3. informacije nose u zrakoplovu u spremniku otpornom na vatru.

(b) Informacije iz gornje točke (a) uključuju:

1. kopiju operativnog plana leta, prema potrebi;

2. kopiju relevantnog dijela(-ova) tehničke knjige zrakoplova;

3. NOTAM dokumentaciju koja je specifična za rutu, ako ju je operator posebno za to pripremio;

4. dokumentaciju o masi i ravnoteži, ako se zahtijeva; i

5. obavijest o posebnom teretu.

CAT.GEN.MPA.190 Davanje dokumentacije i zapisa

U razumnom roku nakon što to od njega zatraži osoba koju je za to ovlastilo nadležno tijelo, zapovjednik zrakoplova daje toj osobi dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.195 Čuvanje, predočavanje i upotreba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

(a) Nakon nesreće ili nezgode koja podliježe obveznom podnošenju izvješća, operator zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke tijekom razdoblja od 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu odredi drukčije.

▼B

(b) Operator obavlja operativne provjere i ocjene zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (FDR), zapisa uređaja za snimanje glasova u pilotskoj kabini (CVR) i zapisa podatkovnih veza, kako bi osigurao kontinuirano funkcioniranje tih uređaja.

(c) Operator čuva zapise iz razdoblja operativnog vremena FDR-a, kako se zahtijeva stavkom CAT.IDE.A.190 ili CAT.IDE.H.190, osim što se za potrebe testiranja i održavanja FDR-a može, u vrijeme testiranja, izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata.

(d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za pretvorbu neobrađenih podataka FDR-a u parametre izražene u tehničkim jedinicama.

(e) Operator stavlja na raspolaganje bilo koje zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su sačuvani, ako tako odredi nadležno tijelo.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]):

1. zapisi CVR-a upotrebljavaju se za druge namjene osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, samo uz suglasnost svih članova posade i osoblja održavanja na koje se zapis odnosi.

2. Zapisi FDR-a ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se za druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, samo kada:

i. takve zapise upotrebljava operator isključivo za potrebe plovidbenosti ili održavanja; ili

ii. su takvi zapisi deidentificirani; ili

iii. se takvi zapisi otkrivaju zaštićenim postupcima.

CAT.GEN.MPA.200 Prijevoz opasne robe

(a) Ako nije drukčije dopušteno ovim Prilogom, zračni prijevoz opasne robe obavlja se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji, kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući njegove dopune i bilo koje druge dodatke ili ispravke.

(b) Opasna roba prevozi samo operator koji je odobren u skladu s Prilogom V. (dio-SPA), poddijelom G, osim kada:

1. ne podliježe tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

2. nose je putnici ili članovi posade, ili se nalazi u prtljazi, u skladu s dijelom 8. tehničkih uputa.

(c) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su poduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog unošenja opasne robe u zrakoplov.

(d) Operator pruža osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju obavljanje njihovih odgovornosti kako se zahtijeva tehničkim uputama.

(e) U skladu s tehničkim pravilima, operator bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i nadležno tijelo države zbivanja, u slučaju:

1. bilo kakve nesreće ili nezgode povezane s opasnom robom;

([1]) SL L 295, 12.11.2010., str. 35.

▼B

2. otkrivanja neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe ili tereta ili pošte; ili

3. pronalaska opasne robe koju prenose putnici ili članovi posade, ili koja se nalazi u njihovoj prtljazi, kada to nije u skladu s djelom 8. tehničkih uputa.

(f) Operator osigurava da se putnicima daju informacije o opasnoj robi u skladu s tehničkim uputama.

(g) Operator osigurava da se u skladu s tehničkim uputama na prihvatnim mjestima za teret osiguraju obavijesti koje sadrže informacije o prijevozu opasne robe.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.MPA.100 Upotreba operativnih usluga u zračnom prometu

(a) Operator osigurava:

1. da se, kada god su na raspolaganju, za sve letove upotrebljavaju operativne usluge u zračnom prometu (ATS), koje su primjerene zračnom prostoru, i primjenjiva pravila o letenju zrakoplova;

2. da se njegove operativne upute tijekom leta, koje se odnose na promjenu plana leta ATS-a, kada je moguće, koordiniraju s odgovarajućom jedinicom ATS-a prije nego što se pošalju u zrakoplov.

(b) Bez obzira na točku (a), upotreba ATS-a nije potrebna osim ako je određena u zahtjevima u pogledu zračnog prostora za:

1. dnevne operacije prema VFR-u nekompleksnim avionima na motorni pogon;

2. helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, kojima se operira danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima; ili

3. lokalne helikopterske operacije;

pod uvjetom da se mogu održavati mjere potrage i spašavanja.

CAT.OP.MPA.105 Upotreba aerodroma i operativnih površina

(a) Operator upotrebljava samo one aerodrome i operativne površine koji su odgovarajući za predmetni(-e) tip(ove) zrakoplova i operaciju(-e).

(b) Upotreba operativnih površina odnosi se samo na:

1. nekompleksne avione na motorni pogon; i

2. helikoptere.

CAT.OP.MPA.106 Upotreba izoliranih aerodroma – avioni

(a) Za upotrebu izoliranog aerodroma kao odredišnog aerodroma za avione, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Izolirani aerodromom je onaj aerodrom za koji je količina potrebnog goriva za preusmjeravanje i konačna rezerva goriva do najbližeg odgovarajućeg alternativnog odredišnog aerodroma veća od:

1. za avione s klipnim motorima, goriva potrebnog za 45 minuta leta plus 15 % planiranog vremena letenja koje se provede na putnoj razini, ili za dva sata, ovisno što je manje; ili

▼B

2. za avione s turbinskim motorima, goriva za dva sata leta pri uobičajenoj putnoj potrošnji iznad odredišnog aerodroma uključujući konačno rezervno gorivo.

CAT.OP.MPA.107 Odgovarajući aerodrom

Operator smatra aerodrom primjerenim ako je u očekivano vrijeme upotrebe raspoloživ i opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dostatna rasvjeta, komunikacijske mogućnosti, meteorološka služba, navigacijska pomagala i službe za hitne slučajeve.

CAT.OP.MPA.110 Operativni minimumi aerodroma

(a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti. Ti minimumi ne smiju biti niži od onih koje je za takve aerodrome odredila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim ako ta država to posebno odobri. Tim se minimumima dodaje svako povećanje koje navede nadležno tijelo.

(b) Upotreba zaslona u visini glave (HUD), sustava za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS) ili sustava poboljšane vidljivosti (EVS) može omogućiti operacije pri vidljivosti koja je niža od one koja je određena u operativnim minimumima aerodroma, ako se to odobri u skladu s odredbama SPA.LVO.

(c) Pri određivanju operativnih minimuma aerodroma, operator uzima u obzir sljedeće:

1. tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplova;

2. sastav letačke posade, njihovu stručnost i iskustvo;

3. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze/područja završnog prilaza i uzlijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;

4. prikladnost i performanse vizualnih ili nevizualnih zemaljskih sredstava za navođenje;

5. opremu koja je na raspolaganju u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaza, ravnanja, slijetanja, završetka zaokreta i neuspjelog prilaza;

6. za određivanje nadvisivanja prepreka, prepreke u područjima prilaza, neuspjelog prilaza i započetog penjanja, što je potrebno za obavljanje postupaka u izvanrednim uvjetima;

7. apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka za postupke instrumentalnog prilaza;

8. načine utvrđivanja i izvješćivanja o meteorološkim uvjetima; i

9. tehniku letenja koja se koristi u završnom prilazu.

(d) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.

(e) Minimumi za poseban postupak prilaza i slijetanja upotrebljavaju se samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. zemaljska oprema koja je prikazana na karti i koja se zahtijeva za predviđeni postupak, u ispravnom je stanju;

▼B

2. sustavi u zrakoplovu koji se zahtijevaju za određenu vrstu prilaza, u ispravnom su stanju;

3. ispunjeni su zahtijevani kriteriji u pogledu performansi zrakoplova; i

4. posada je primjereno kvalificirana.

CAT.OP.MPA.115 Tehnike letenja za prilaz - avioni

(a) Svi prilazi se obavljaju kao stabilizirani prilazi, ako nadležno tijelo nije odobrilo drukčije za određeni prilaz na određenu uzletno-sletnu stazu.

(b) Neprecizni prilazi

1. Za sve neprecizne prilaze koristi se tehnika završnog prilaženja kontinuiranim snižavanjem (CDFA).

2. Bez obzira na točku 1., za određenu kombinaciju prilaza/uzletno-sletne staze, može se upotrijebiti drukčija tehnika letenja pri prilazu, ako to odobri nadležno tijelo. U takvim slučajevima, primjenjiva vidljivost duž uzletno-sletne staze (RVR):

i. uvećava se za 200 m za avione kategorije A i B i za 400 m za avione kategorije C i D; ili

ii. za aerodrome na kojima postoji javni interes za održavanje tekućih operacija a ne može se primijeniti tehnika CDFA, nadležno tijelo određuje i redovito revidira RVR uzimajući u obzir iskustvo, program osposobljavanja i kvalifikaciju letačke posade operatora.

CAT.OP.MPA.120 Prilazi s radarom u helikopteru (ARA) za operacije iznad vode – helikopteri

(a) ARA se obavlja samo ako:

1. radar omogućava vođenje na smjeru kojim se osigurava nadvisivanje prepreka; i

2. ili:

i. minimalna visina poniranja (MDH) određuje se pomoću radio visinomjera; ili

ii. primjenjuje se minimalna apsolutna visina poniranja (MDA) plus odgovarajuća margina.

(b) Prilazi ARA na vodene površine ili plovila tijekom operacije obavljaju se samo pri operacijama s višečlanom posadom.

(c) Područje odlučivanja osigurava odgovarajuće nadvisivanje prepreka pri neuspjelom prilazu iz bilo kojeg odredišta za koje se planira ARA.

(d) Prilaz se nastavlja izvan područja odlučivanja ili ispod MDA/H, ako je odredište u vizualnom dosegu.

(e) Za operacije s jednim pilotom, visini MDA/H i području odlučivanja dodaju se odgovarajuća povećanja.

CAT.OP.MPA.125 Postupci instrumentalnog odlaska i prilaza

(a) Operator osigurava da se upotrebljavaju postupci instrumentalnog odlaska i prilaza, koje je odredila država u kojoj se nalazi aerodrom.

(b) Bez obzira na točku (a), zapovjednik može prihvatiti odobrenje ATC-a da skrene s objavljene rute odlaska ili prilaza, ako su u obzir uzeti kriteriji za nadvisivanja prepreka i ako su u potpunosti uzeti u obzir operativni uvjeti. U svakom slučaju, završni prilaz se leti vizualno ili u skladu s utvrđenim postupcima instrumentalnog prilaza.

▼B

(c) Bez obzira na točku (a), operator može upotrijebiti drukčije postupke od onih iz točke (a), ako ih je odobrila država u kojoj se nalazi aerodrom i ako su navedeni u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.130 Postupci za izbjegavanje buke - avioni

(a) Osim za VFR operacije nekompleksnih aviona na motorni pogon, operator uspostavlja odgovarajuće operativne postupke odlaska i dolaska/prilaza za svaki tip aviona, uzimajući u obzir potrebu da se učinci buke zrakoplova smanje na minimum.

(b) Postupci:

1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i

2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.131 Postupci za izbjegavanje buke - helikopteri

(a) Operator osigurava da se pri postupcima polijetanja i slijetanja uzima u obzir potreba da se učinci buke helikoptera smanje na minimum.

(b) Postupci:

1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i

2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.135 Rute i područja operiranja - općenito

(a) Operator osigurava da se operacije obavljaju samo duž ruta ili unutar područja za koja su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. osigurani su zemaljska oprema i službe, uključujući meteorološke službe, koji su odgovarajući za planirane operacije;

2. performanse zrakoplova su odgovarajuće za ispunjavanje zahtjeva minimalne visine leta;

3. oprema zrakoplova ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju; i

4. na raspolaganju su odgovarajuće karte i zemljovidi.

(b) Operator osigurava da se operacije obavljaju u skladu s bilo kojim ograničenjem na rutama ili područjima operacije, koje odredi nadležno tijelo.

(c) Točka (a) podtočka 1. ne primjenjuje se za dnevne operacije prema VFR-u nekompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, za letove koji dolaze na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje su pošli.

CAT.OP.MPA.136 Rute i područja operiranja – jednomotorni avioni

Operator osigurava da se operacije jednomotornih aviona obavljaju samo duž ruta ili unutar područja, na kojima su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Rute i područja operiranja – helikopteri

Operator osigurava:

(a) za helikoptere koji operiraju u klasi performanse 3, da su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja, osim ako helikopter ima odobrenje za operiranje u skladu sa stavkom CAT.POLH.420;

(b) za helikoptere koji operiraju u klasi performanse 3 i obavljaju operacije „obalnog tranzita”, da operativni priručnik sadrži postupke kojima se osigurava da su širina obalnog koridora i oprema koja se nosi, u skladu s uvjetima koji u to vrijeme prevladavaju.

CAT.OP.MPA.140 Maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS

(a) Ako nema odobrenje nadležnog tijela u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom F operator ne operira dvomotornim avionom na ruti koja sadrži točku koja je udaljena od odgovarajućeg aerodroma, u standardnim uvjetima i pri mirnom zraku, više od:

1. za avione performansi kase A s:

i. konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) 20 ili više; ili

ii. najvećom dopuštenom masom pri polijetanju 45 360 kg ili više,

udaljenosti koja se preleti za 60 minuta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI), utvrđenoj u skladu s točkom (b);

2. za avione performansi kase A s:

i. MOPSC-om 19 ili manje; i

ii. najvećom dopuštenom masom pri polijetanju manjom od 45 360 kg;

udaljenosti koja se preleti za 120 minuta, ili podložno odobrenju nadležnog tijela, do 180 minuta za turbomlazne avione, pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI), utvrđenoj u skladu s točkom (b);

3. za avione klase performanse B ili C:

i. udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI), utvrđenoj u skladu s točkom (b); ili

ii. 300 NM, ovisno o tome što je manje.

(b) Operator određuje brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona kojim se operira, koja ne prelazi V_{MO} (maksimalna operativna brzina) koja se temelji na stvarnoj brzini koju avion može održati s jednim neispravnim motorom.

(c) Operator uključuje u operativni priručnik sljedeće podatke, specifične za svaki tip ili varijantu:

1. utvrđenu OEI putnu brzinu; i

2. utvrđenu najveću udaljenost od odgovarajućeg aerodroma.

(d) Za dobivanje odobrenja iz točke (a) podtočke 2., operator mora dostaviti dokaz:

1. da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za operacije povećanog doleta s dvomotornim avionima (ETOPS), za predviđenu operaciju;

▼B

2. da je proveden skup uvjeta kako bi se osiguralo da se avion i njegovi motori održavaju tako da ispunjavaju potrebne kriterije pouzdanosti; i

3. da je letačka posada i ostalo uključeno operativno osoblje osposobljeno i primjereno kvalificirano za obavljanje predviđene operacije.

CAT.OP.MPA.145 Određivanje minimalnih visina leta

(a) Za sve segmente rute kojima se leti, operator određuje:

1. minimalne visine letenje koje osiguravaju zahtijevano nadvisivanje prepreka, uzimajući u obzir zahtjeve iz poddijela C; i

2. metodu kojom letačka posada određuje te visine.

(b) Metodu za određivanje minimalnih visina leta odobrava nadležno tijelo.

(c) Kada se minimalne visine leta koje određuje operator i koje određuje država preko koje se leti razlikuju, primjenjuje se viša vrijednost.

CAT.OP.MPA.150 Politika planiranja goriva

(a) Operator uspostavlja politiku planiranja goriva u svrhu planiranja leta i ponovnog planiranja tijekom leta, kako bi osigurao da se na svakom letu nosi dovoljno goriva za planiranu operaciju i rezerve za pokrivanje odstupanja od planirane operacije. Za politiku planiranja goriva i bilo kakvu njezinu promjenu zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Operator osigurava da se planiranje letova temelji najmanje na:

1. postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku i:

i. podacima koje daje proizvođač zrakoplova; ili

ii. trenutačnim podacima specifičnim za zrakoplov, koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva;

i

2. operativnim uvjetima u kojima će se let izvesti, uključujući:

i. podatke o potrošnji goriva zrakoplova;

ii. predviđene mase;

iii. očekivane meteorološke uvjete; i

iv. postupke i ograničenja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(c) Operator osigurava da predpoletni izračun upotrebljivog goriva potrebnog za let uključuje:

1. gorivo za taksiranje;

2. gorivo za putovanje;

3. rezervno gorivo, koje se sastoji od:

i. goriva za nepredviđene situacije;

ii. alternativnog goriva, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;

iii. konačnog rezervnog goriva; i

▼B

iv. dodatnog goriva, ako je potrebno za vrstu operacije;

i

4. posebno dodatno gorivo, ako ga zahtijeva zapovjednik.

(d) Operator osigurava da postupci ponovnog planiranja tijekom leta za izračun upotrebljivog goriva koje je potrebno kada zrakoplov mora nastaviti let duž rute ili do odredišnog aerodroma, koji nisu bili prvobitno planirani, uključuju:

1. gorivo za putovanje, za preostali dio leta; i

2. rezervno gorivo, koje se sastoji od:

i. goriva za nepredviđene situacije;

ii. alternativnog goriva, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;

iii. konačnog rezervnog goriva; i

iv. dodatnog goriva, ako je potrebno za vrstu operacije;

i

3. posebno dodatno gorivo, ako ga zahtijeva zapovjednik.

CAT.OP.MPA.151 Politika planiranja goriva – olakšice

(a) Bez obzira na stavak CAT.OP.MPA.150 točke (b) do (d), za operacije aviona klase performanse B, operator osigurava da predpoletni izračun upotrebljivog goriva potrebnog za let uključuje:

i. gorivo za taksiranje, ako je značajno;

ii. gorivo za putovanje;

iii. rezervno gorivo, koje se sastoji od:

(A) goriva za nepredviđene situacije, koje iznosi najmanje 5 % planiranog goriva za putovanje, ili u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, 5 % goriva za putovanje za preostali dio leta; i

(B) konačne rezerve za letenje tijekom dodatnog razdoblja od 45 minuta za klipne motore ili 30 minuta za turbinske motore;

iv. alternativno gorivo za dolet do alternativnog odredišnog aerodroma preko odredišta, ako se zahtijeva alternativni odredišni aerodrom; i

v. posebno dodatno gorivo, ako ga navede zapovjednik.

(b) Bez obzira na stavak CAT.OP.MPA.150 točke (b) do (d), za helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, kojima se leti danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, ili za lokalne helikopterske operacije, politikom planiranja goriva osigurava se da po okončanju leta ili niza letova, konačna rezerva goriva nije manja od količine dostatne za:

1. 30 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom; ili

2. 20 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom, kada se leti unutar područja na kojima su osigurana stalna i prikladna mjesta za slijetanje, kao mjera predostrožnosti.

▼B

CAT.OP.MPA.155 Prijevoz posebnih kategorija putnika (SCP)

(a) Osobe koje zahtijevaju posebne uvjete, pomoć i/ili uređaje, kada se prevoze zrakoplovom, smatraju se SCP-ima, uključujući najmanje:

1. osobe sa smanjenom pokretljivošću (PRM) pod kojima se, ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1107/2006, podrazumijevaju bilo koje osobe čija je pokretljivost smanjena radi bilo kakve tjelesne invalidnosti, senzorne ili lokomotorne, trajne ili privremene, mentalne invalidnosti ili oštećenja, bilo kojeg drugog uzroka invalidnosti, ili radi dobi;

2. dojenčad ili djecu bez pratnje; i

3. deportirane osobe, neprihvatljive putnike ili pritvorenike.

(b) SCP-i se prevoze pod uvjetima kojima se osigurava sigurnost zrakoplova i osoba u njemu, u skladu s postupcima koje je uspostavio operator.

(c) SCP-i se ne smještaju na mjesta ili ne zauzimaju sjedala, koja omogućavaju izravan pristup izlazima za hitne slučajeve, ili tamo gdje bi njihova prisutnost mogla:

1. ometati članove posade u njihovom radu;

2. onemogućiti prilaz opremi za slučaj opasnosti; ili

3. ometati evakuaciju zrakoplova u slučaju izvanredne situacije.

(d) Zapovjednik zrakoplova se unaprijed obavješćuje o tome da će se zrakoplovom prevoziti SCP-i.

CAT.OP.MPA.160 Smještaj prtljage i tereta

Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao:

(a) da se u putničku kabinu unosi samo ručna prtljaga koja se može prikladno i sigurno smjestiti; i

(b) da sva prtljaga i teret u zrakoplovu, koji bi mogli uzrokovati ozljede ili štetu ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomaknu, budu smješteni tako da se spriječi njihovo pomicanje.

CAT.OP.MPA.165 Smještaj putnika

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se putnici rasporede na sjedala tako, da u slučaju potrebe za hitnom evakuacijom mogu pomoći, a ne ometati evakuaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.170 Davanje uputa putnicima

Operator osigurava:

(a) da se putnici obavijeste i da im se pokažu postupci u vezi sa sigurnošću, u obliku koji olakšava primjenu postupaka koji se primjenjuju u hitnim slučajevima; i

(b) da se putnicima daju kartice sa sigurnosnim uputama, na kojima se slikovnim uputama prikazuje upotreba opreme za hitne slučajeve i izlazi koje bi putnici trebali koristiti.

CAT.OP.MPA.175 Priprema leta

(a) Za svaki planirani let izrađuje se operativni plan leta koji se temelji na performansama zrakoplova, drugim operativnim ograničenjima te relevantnim očekivanim uvjetima na ruti kojom će se letjeti i na predmetnim aerodromima/operativnim površinama.

▼B

(b) Let ne smije započeti dok se zapovjednik ne uvjeri:

1. da se mogu ispuniti svi zahtjevi određeni u točki 2.a.3 Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 u pogledu plovidbenosti i registracije zrakoplova, instrumenata i opreme, mase i težišta (CG), prtljage i tereta te operativnih ograničenja zrakoplova;

2. da se avionom ne upravlja suprotno odredbama liste odstupanja od konfiguracije (CDL);

3. da su na raspolaganju dijelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta;

4. da su u zrakoplovu dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji, u skladu sa stavkom CAT.GEN.MPA.180, moraju biti na raspolaganju;

5. da su na raspolaganju važeće karte, zemljovidi i ostala dokumentacija ili istovjetni podaci koji obuhvaćaju predviđenu operaciju zrakoplova, uključujući bilo koje odstupanje koje se razumno može očekivati;

6. da su na raspolaganju odgovarajuća zemaljska oprema i usluge, koji su potrebni za planirani let;

7. da se za planirani let mogu ispuniti odredbe navedene u operativnom priručniku, u odnosu na gorivo, ulje, kisik, minimalne sigurnosne visine, operativne minimume aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, prema potrebi; i

8. da se može ispuniti bilo koje dodatno operativno ograničenje.

(c) Bez obzira na točku (a), operativni plan leta nije potreban za operacije prema VFR-u:

1. nekompleksnim avionom na motorni pogon koji slijeće na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje je poletio; ili

2. helikopterima čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, na lokalnom području kako je navedeno u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.180 Odabir aerodroma – avioni

(a) Kada se odlazni aerodrom ne može upotrijebiti kao alternativni aerodrom polijetanja, radi meteoroloških razloga ili radi razloga povezanih s performansom, operator odabire drugi odgovarajući alternativni aerodrom polijetanja koji od odlaznog aerodroma nije dalje od:

1. za dvomotorne avione:

i. jednog sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om, u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju; ili

ii. ETOPS vremena preusmjeravanja odobrenog u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom F, koje podliježe bilo kojim ograničenjima MEL-a, do najviše dva sata, pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju;

2. za tromotorne i četveromotorne avione, dva sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju.

▼B

Ako AFM ne sadrži OEI putnu brzinu, brzina koja se koristi za izračunavanje je brzina koja se postiže s preostalim motorom (motorima) kad im je snaga podešena na maksimalnu kontinuiranu snagu.

(b) Operator odabire najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), osim ako je odredišni aerodrom izolirani aerodrom ili:

1. ako trajanje planiranog leta od polijetanja do slijetanja ili, u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.150 točkom (d), preostalo vrijeme letenja do odredišta, ne prelazi 6 sati; i

2. ako su na odredišnom aerodromu na raspolaganju dvije upotrebljive odvojene uzletno-sletne staze i ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tijekom razdoblja od sat vremena prije do sat vremena poslije predviđenog vremena dolaska na odredišni aerodrom, baza oblaka biti na najmanje 2 000 ft ili na visini kruženja + 500 ft, ovisno o tome što je više, i da će vidljivost na tlu biti najmanje 5 km.

(c) Operator odabire dva odredišna alternativna aerodroma ako:

1. odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uvjeti biti ispod primjenjivih minimuma za planiranje; ili

2. nisu dostupne nikakve meteorološke informacije.

(d) Operator u operativnom planu leta navodi bilo koje potrebne alternativne aerodrome.

CAT.OP.MPA.181 Odabir aerodroma i operativnih površina – helikopter

(a) Za letove u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), zapovjednik odabire alternativni aerodrom polijetanja koji nije udaljen više od jednog sata letenja uobičajenom putnom brzinom, ako zbog meteoroloških razloga ne bi bio moguć povratak na površinu odlaska.

(b) Za IFR letove ili za letove prema VFR-u za koje se navigacija obavlja na neki drugi način a ne prema vizualnim orijentirima, zapovjednik u operativnom planu leta određuje najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim:

1. ako je odredište aerodrom uz obalu a helikopter leti s mora;

2. za let do bilo kojeg drugog kopnenog odredišta, ako su trajanje leta i prevladavajući meteorološki uvjeti takvi da se u procijenjeno vrijeme dolaska na mjesto predviđenog slijetanja, prilaz i slijetanje mogu izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili

3. ako je operativna površina planiranog slijetanja izolirana i nije na raspolaganju alternativna operativna površina; u tom se slučaju određuje točka s koje nema povratka (PNR).

(c) Operator određuje dva alternativna odredišna aerodroma, ako:

1. odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze za odredišni aerodrom pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uvjeti biti ispod primjenjivih minimuma za planiranje; ili

▼B

2. za odredišni aerodrom nisu dostupne nikakve meteorološke informacije.

(d) Operator može odabrati odredišne alternativne odredišne na moru, ako se primjenjuju sljedeći kriteriji:

1. odredišni alternativni aerodrom na moru upotrebljava se samo nakon PNR-a. Prije PNR-a upotrebljavaju se alternativni aerodromi na kopnu;

2. na alternativnom aerodromu se može izvesti OEI slijetanja;

3. u onoj mjeri u kojoj je moguće, osigurava se raspoloživost platforme. Ocjenjuju se dimenzije, konfiguracija i nadvisivanje prepreka pojedinačnih helikopterskih platformi ili drugih površina, kako bi se utvrdila operativna prikladnost za upotrebu kao alternativnog aerodroma za svaki tip helikoptera koji je predložen za upotrebu;

4. određuju se vremenski minimumi, uzimajući u obzir točnost i pouzdanost meteoroloških informacija;

5. MEL sadrži posebne odredbe za ovu vrstu operacije; i

6. alternativni aerodrom na moru se odabire samo ako je operator u operativnom priručniku odredio postupak.

(e) Operator u operativnom planu leta navodi bilo koje potrebne alternativne aerodrome.

CAT.OP.MPA.185 Minimumi za planiranje IFR letova - avioni

(a) *Minimum za planiranje alternativnog aerodroma polijetanja*

Operator odabire aerodrom kao alternativni aerodrom polijetanja samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za slijetanje, navedenim u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.110, ili bolji. Kada su jedine raspoložive operacije za pristup neprecizni prilazi (NPA) i/ili prilaz u vizualnom krugu, uzima se u obzir baza oblaka. Uzimaju se u obzir bilo kakva ograničenja u vezi s OEI operacijama.

(b) *Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma, osim izoliranog odredišnog aerodroma*

Operator odabire odredišni aerodrom samo ako:

1. odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za planiranje ili bolji, kako slijedi:

i. RVR/vidljivost (VIS) u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.110; i

ii. za NPA ili kružni prilaz, baza oblaka na ili iznad MDH-a;

ili

2. ako su odabrana dva alternativna odredišna aerodroma.

▼B

(c) *Minimumi za planiranje alternativnog odredišnog aerodroma, izoliranog aerodroma, alternativnog aerodroma na ruti za gorivo (ERA za gorivo), alternativnog aerodroma na ruti (ERA)*

Operator odabire aerodrom za jednu od ovih namjena samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za planiranje iz tablice 1. ili bolji.

Tablica 1.

Minimumi za planiranje

Odredišni alternativni aerodrom, izolirani odredišni aerodrom, ERA za gorivo i ERA

Vrsta prilaza	Minimumi za planiranje
CAT II. i III.	CAT I. RVR
CAT I.	NPA RVR/VIS Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a + 200 ft
Kruženje	Kruženje

CAT.OP.MPA.186 Minimumi za planiranje IFR letova - helikopteri

(a) *Minimum za planiranje alternativnog(-ih) aerodroma polijetanja*

Operator odabire aerodrom ili površinu na slijetanje kao alternativni aerodrom polijetanja samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na alternativni aerodrom polijetanja, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma za slijetanje, navedenim u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.110, ili bolji. Kada su jedine raspoložive operacije za pristup NPA operacije, uzima se u obzir baza oblaka. Uzimaju se u obzir bilo kakva ograničenja u vezi s OEI operacijama.

(b) *Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma i odredišnog(-ih) alternativnog(-ih) aerodroma*

Operator odabire odredišni aerodrom i/ili odredišni(-e) alternativni(-e) aerodrom(e) samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom ili operativnu površinu, vremenski uvjeti biti na primjenjivim minimuma planiranja ili bolji, kako slijedi:

1. osim navedenog u stavku CAT.OP.MPA.181 točki (d), minimumi za planiranje odredišnog aerodroma su:

i. RVR/VIS u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.110; i

ii. za NPA operacije, baza oblaka na ili iznad MDH-a;

▼B

2. Minimumi za planiranje odredišnog(-ih) alternativnog(-ih) aerodroma, prikazani su u tablici 1.

Tablica 1.

Minimumi za planiranje odredišnog alternativnog aerodroma

Vrsta prilaza	Minimumi za planiranje
CAT II. i III.	CAT I. RVR
CAT I.	CAT I. + 200 ft/400 m vidljivosti
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Baza oblaka mora biti na ili iznad MDH-a + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Predaja ATS plana leta

(a) Ako ATS plan nije predan jer se to ne zahtijeva pravilima o letenju zrakoplova, moraju se predati odgovarajuće informacije kako bi se omogućilo, ako je potrebno, aktiviranje službi za uzbunjivanje

(b) Ako se operira s mjesta na kojem nije moguće predati ATS plan leta, zapovjednik ili operator dostavljaju ATS plan leta što je prije moguće nakon uzlijetanja.

CAT.OP.MPA.195 Punjenje/pražnjenje goriva dok su putnici u zrakoplovu ili se ukrcavaju ili iskrcavaju

(a) Punjenje/pražnjenje goriva Avgas (avionski benzin) ili goriva vrste „wide cut” ili mješavine ovih vrsta goriva, ne obavlja se dok su putnici u zrakoplovu ili se ukrcavaju ili iskrcavaju.

(b) Kod svih drugih vrsta goriva, poduzimaju se potrebne mjere predostrožnosti i u zrakoplovu mora biti dovoljno kvalificiranog osoblja koje je pripravno započeti i voditi evakuaciju zrakoplova na najlakši i najbrži mogući način.

CAT.OP.MPA.200 Punjenje/pražnjenje goriva vrste „wide cut”

Punjenje/pražnjenje goriva vrste „wide cut” obavlja se samo ako je operator uspostavio odgovarajuće postupke, uzimajući u obzir visoki rizik upotrebe goriva vrste „wide cut”.

CAT.OP.MPA.205 Guranje i vuča - avioni

Postupci guranja i vuče, koje je odredio operator, obavljaju se u skladu s uspostavljenim zrakoplovnim standardima i postupcima.

CAT.OP.MPA.210 Članovi posade na svojim mjestima

(a) *Članovi letačke posade*

1. Tijekom polijetanja i slijetanja, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, nalazi se na mjestu koje mu je dodijeljeno.

2. Tijekom svih ostalih faza leta svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, ostaje na mjestu koje mu je dodijeljeno, osim ako je njegova odsutnost potrebna radi obavljanje zadaća povezanih s operacijom ili radi fizioloških potreba, pod uvjetom da je za komandama zrakoplova uvijek najmanje jedan primjereno kvalificirani pilot.

▼B

3. Tijekom svih faza leta, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, mora zadržati pažnju. Ako dođe do smanjenja pažnje, primjenjuju se odgovarajuće protumjere. Ako se pojavi neočekivani umor, može se primijeniti postupak kontroliranog odmora, koji organizira zapovjednik zrakoplova, ako to dopušta radno opterećenje. Ovakav kontrolirani odmor ne smije se ni na koji način smatrati dijelom vremena za odmor, u svrhu izračunavanja ograničenja vremena letenja, niti se smije upotrijebiti kao opravdanje za bilo kakvo produženje radnog vremena.

(b) *Članovi kabinske posade*

Tijekom kritičnih faza leta, svaki član kabinske posade mora sjediti na mjestu koje mu je dodijeljeno i ne smije obavljati bilo kakve aktivnosti osim onih koje se zahtijevaju za sigurnu operaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.215 Upotreba slušalica - avioni

(a) Svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za glasovnu komunikaciju s ATS-om:

1. na zemlji:

i. kada glasovnom komunikacijom prima odobrenje ATC-a za odlazak; i

ii. kada rade motori;

2. tijekom leta:

i. ispod prijelazne apsolutne visine; ili

ii. 10 000 stopa, ovisno o tome što je više;

i

3. kada god to zapovjednik smatra potrebitim.

(b) U uvjetima iz točke (a) ugrađeni mikrofon ili ekvivalentni uređaj mora biti u položaju koji omogućava njegovu upotrebu za dvosmjernu radijsku komunikaciju.

CAT.OP.MPA.216 Uporaba slušalica - helikopteri

Svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem, te ih koristiti kao primarni uređaj za komunikaciju s ATS-om.

CAT.OP.MPA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnom slučaju

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da su sva pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnim slučajevima, koja se sama aktiviraju, spremna za upotrebu prije taksiranja, polijetanja i slijetanja i kada je to sigurno i izvedivo.

CAT.OP.MPA.225 Sjedala, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sustav vezivanja

(a) *Članovi posade*

1. Tijekom polijetanja i slijetanja i kada god to zapovjednik odluči u interesu sigurnosti, svaki član posade mora biti pravilno vezan svim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sustavima vezivanja koji su na raspolaganju.

2. Tijekom ostalih faza leta, svaki član letačke posade u pilotskoj kabini ima svoj sigurnosni pojas pričvršćen, dok se nalazi na svom mjestu.

▼B

(b) *Putnici*

1. Prije polijetanja i slijetanja i tijekom taksiranja ili kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, zapovjednik osigurava da se svaki putnik nalazi na svom sjedalu ili ležaju s pravilno pričvršćenim sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sustavom vezivanja.

2. Operator predviđa višestruko zauzimanje sjedala u zrakoplovu, koje je dopušteno samo na određenim sjedalima. Zapovjednik osigurava da na njima isključivo sjedi jedna odrasla osoba i jedno dojenče koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za sigurnosno vezivanje.

CAT.OP.MPA.230 Osiguravanje putničke kabine i kuhinje/kuhinja

(a) Operator utvrđuje postupke kojima osigurava da su prije taksiranja, polijetanja i slijetanja svi izlazi i putovi za spašavanje slobodni od prepreka.

(b) Zapovjednik osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljaga pravilno osigurani.

CAT.OP.MPA.235 Prsluci za spašavanje – helikopteri

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se pri obavljanju helikopterske operacije klase performanse 3 iznad vode, pri odlučivanju moraju li sve osobe u helikopteru nositi prsluk za spašavanje, uzmu u obzir trajanje leta i uvjeti na koje će se naići.

CAT.OP.MPA.240 Pušenje u zrakoplovu

Zapovjednik ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kada god to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;

(b) tijekom punjenja i pražnjenja goriva;

(c) dok je zrakoplov na zemlji, osim ako je operator utvrdio postupke za smanjivanje rizika tijekom zemaljskih operacija;

(d) izvan prostora određenih za pušenje, u prolazu (prolazima) i u WC-u (WC-ima);

(e) u odjeljcima za teret i/ili u drugim prostorima u kojima se prevozi teret koji nije smješten u kontejnere otporne na vatru ili pokriven prekrivačem otpornim na vatru; i

(f) u onim dijelovima putničke kabine u koje se dovodi kisik.

CAT.OP.MPA.245 Meteorološki uvjeti – svi zrakoplovi

(a) Na IFR letovima zapovjednik zrakoplova:

1. započinje polijetanje; ili

2. nastavlja let dalje iza točke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta,

samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni i/ili zahtijevani alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na minimuma za planiranje ili bolji.

(b) Na IFR letovima, zapovjednik nastavlja let prema planiranom odredišnom aerodromu samo kada najnovije dostupne informacije pokazuju da će u planirano vrijeme dolaska vremenski uvjeti na odredišnom aerodromu ili najmanje na jednom odredišnom alternativnom aerodromu biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

▼B

(c) Na VFR letovima, zapovjednik započinje polijetanje samo kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će meteorološki uvjeti na dijelu rute na kojem će se letjeti prema pravilima VFR-a, u odgovarajuće vrijeme, biti na granicama za VFR ili bolji.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uvjeti – avioni

Osim odredaba iz stavka CAT.OP.MPA.245, na IFR letovima koji se obavljaju avionima, zapovjednik nastavlja let nakon:

(a) točke odluke, kada se upotrebljava postupak s reduciranom količinom goriva za nepredviđene situacije (RCF); ili

(b) unaprijed određene točke, kada se koristi postupak s unaprijed određenom točkom (PDP),

samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni(-e) i/ili zahtijevani(-e) alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

CAT.OP.MPA.247 Meteorološki uvjeti - helikopteri

Osim odredaba iz stavka CAT.OP.MPA.245:

(a) Na VFR helikopterskim letovima iznad vode, izvan vidokruga kopna, zapovjednik započinje polijetanje samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će baza oblaka biti iznad 600 ft tijekom dana ili 1 200 ft tijekom noći.

(b) Bez obzira na točku (a), kada se leti između helikopterskih platformi smještenih u zračnom prostoru klase G u kojima je sektor iznad vode manji od 10 NM, VFR letovi se mogu obavljati ako su granice na sljedećim vrijednostima, ili bolje:

Tablica 1

Minimumi za letenje između helikopterskih platformi u zračnom prostoru klase G

	Dan		Noć	
	Visina (*)	Vidljivost	Visina (*)	Vidljivost
Jedan pilot	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Dva pilota	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) Baza oblaka mora biti takva da omogućava let na navedenoj visini, ispod oblaka i bez oblaka.
(**) Helikopterima se može operirati kada je vidljivost pri letu do 800 m visine, pod uvjetom da su odredište ili međustruktura stalno vidljivi.
(***) Helikopterima se može operirati kada je vidljivost pri letu do 1 500 m visine, pod uvjetom da su odredište ili međustruktura stalno vidljivi.

(c) Let helikopterima do helikopterske platforme ili izdignutog FATO-a obavlja se samo kada je srednja brzina vjetra na helikopterskoj platformi ili izdignutom FATO-u manja od 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Led i drugi onečišćivači – postupci na zemlji

(a) Operator uspostavlja postupke koje treba slijediti kada je na zemlji potrebno zrakoplov odlediti ili spriječiti njegovo zaleđivanje i obaviti s tim povezane preglede zrakoplova.

▼B

(b) Zapovjednik započinje polijetanje samo ako je zrakoplov očišćen od bilo kakvih naslaga koje bi mogle štetno utjecati na performansu ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim kako je dopušteno u skladu s točkom (a) i u skladu s AFM-om.

CAT.OP.MPA.255 Led i drugi onečišćivači - postupci tijekom leta

(a) Operator uspostavlja postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

(b) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete.

(c) Ako zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov, koji nije certificiran za letenje u poznatim uvjetima zaleđivanja, naiđe na zaleđivanje, zapovjednik bez odlaganja izlazi iz uvjeta zaleđivanja promjenom razine i/ili rute, objavljujući ATC-u, prema potrebi, hitnu situaciju.

CAT.OP.MPA.260 Zaliha goriva i ulja

Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, samo kada je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uvjete.

CAT.OP.MPA.265 Uvjeti za polijetanje

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da prema informacijama koje su mu dostupne, vrijeme na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze ili FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) da će biti ispunjeni uspostavljeni operativni minimumi aerodroma.

CAT.OP.MPA.270 Minimalne visine leta

Zapovjednik zrakoplova ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta, ne leti ispod određenih minimalnih visina, osim:

(a) kada je to potrebno za polijetanje i slijetanje; ili

(b) kada se spušta u skladu s postupcima koje je odobrilo nadležno tijelo.

CAT.OP.MPA.275 Simulirane neuobičajene situacija tijekom leta

Operator osigurava da se, kada se prevoze putnici i teret, ne simulira sljedeće:

(a) neuobičajene ili hitne situacije, koje zahtijevaju primjenu postupaka za neuobičajene ili hitne situacije; ili

(b) let u IMC-u, umjetnim sredstvima.

CAT.OP.MPA.280 Upravljanje gorivom tijekom leta - avioni

Operator uspostavlja postupak kojim osigurava da se provjeravanje goriva i upravljanje gorivom tijekom leta obavlja u skladu sa sljedećim kriterijima.

▼B

(a) *Provjeravanje goriva tijekom leta*

1. Zapovjednik mora osigurati da se provjere goriva tijekom leta obavljaju u pravilnim vremenskim razmacima. Preostalu iskoristivu količinu goriva treba zabilježiti i ocijeniti, kako bi se:

   i. stvarna potrošnja usporedila s planiranom potrošnjom;

   ii. provjerilo je li preostala iskoristiva količina goriva dovoljna za izvedbu leta u skladu s točkom (b); i

   iii. utvrdila očekivana preostala količina iskoristivog goriva pri dolasku na odredišni aerodrom.

2. Relevantni podaci o gorivu se bilježe.

(b) *Upravljanje gorivom tijekom leta.*

1. Let se obavlja tako da očekivana preostala količina iskoristivog goriva pri dolasku na odredišni aerodrom nije manja od:

   i. potrebnog alternativnog goriva plus konačne rezerve goriva; ili

   ii. konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom.

2. Ako provjera količine goriva tijekom leta pokaže da je očekivana preostala iskoristiva količina goriva pri dolasku na odredišni aerodrom manja od:

   i. zahtijevanog alternativnog goriva plus konačne rezerve goriva, pri donošenju odluke o nastavljanju do odredišnog aerodroma ili preusmjeravanju kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva, zapovjednik mora uzeti u obzir promet i operativne uvjete koji prevladavaju na odredišnom aerodromu, odredišnom alternativnom aerodromu i na bilo kojem drugom odgovarajućem aerodromu; ili

   ii. konačne rezerve goriva ako se ne zahtijeva alternativni aerodrom, zapovjednik poduzima odgovarajuću akciju i nastavlja do odgovarajućeg aerodroma kako bi izveo sigurno slijetanje s količinom goriva koja nije manja od konačne rezerve goriva.

3. Zapovjednik objavljuje opasnost kada je proračunata količina upotrebljivog goriva pri slijetanju na najbliži odgovarajući aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje, manja od konačne rezerve goriva.

4. Dodatni uvjeti za posebne postupke

   i. Da bi se let za koji se upotrebljava postupak RCF nastavio do odredišnog aerodroma 1, zapovjednik osigurava da je količina iskoristivog goriva koje je preostalo na točki odluke, najmanje zbroj:

      (A) putnog goriva za putovanje od točke odluke do odredišnog aerodroma 1;

      (B) goriva za nepredviđene situacije koje je jednako 5 % putnog goriva za putovanje od točke odluke do odredišnog aerodroma 1;

      (C) alternativnog goriva do odredišnog aerodroma 1, ako se zahtijeva odredišni alternativni aerodrom 1; i

      (D) konačne rezerve goriva.

▼B

ii. Da bi se let za koji se upotrebljava postupak PDP-a nastavio do odredišnog aerodroma, zapovjednik osigurava da je količina iskoristivog goriva koje je preostalo na PDP-u, najmanje zbroj:

(A) goriva potrebnog od PDP-a do odredišnog aerodroma;

(B) goriva za nepredviđene situacije od PDP-a do odredišnog aerodroma; i

(C) dodatnog goriva.

CAT.OP.MPA.281 Upravljanje gorivom tijekom leta - helikopteri

(a) Operator uspostavlja postupak kojima osigurava da se obavljaju provjere goriva i upravljanje gorivom tijekom leta.

(b) Zapovjednik osigurava da količina iskoristivog goriva koja je preostalo tijekom leta nije manja od goriva potrebnog za nastavljanje leta do aerodroma ili operativne površine na kojima se može izvesti sigurno slijetanje, pri čemu ostaje konačna rezerva goriva.

(c) Zapovjednik objavljuje opasnost kada je stvarno iskoristivo gorivo u helikopteru manje od konačne rezerve goriva.

CAT.OP.MPA.285 Upotreba dodatnog kisika

Zapovjednik osigurava da članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova tijekom leta kontinuirano koriste dodatni kisik kada god visina kabine premaši 10 000 ft tijekom razdoblja dužeg od 30 minuta i kada god visina kabine premaši 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje na blizinu tla otkriju neprimjerenu blizinu tla, pilot koji obavlja let odmah započne obavljanje korektivnih mjera kako bi se uspostavili sigurni uvjeti leta.

CAT.OP.MPA.295 Upotreba sustava za izbjegavanje sudara (ACAS)

Operator uspostavlja operativne postupke i programe osposobljavanja, kada je sustav ACAS ugrađen i kada se koristi. Kada se upotrebljava sustav ACAS II, takvi postupci i osposobljavanje moraju biti u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 1332/2011 ([1]).

CAT.OP.MPA.300 Uvjeti za prilaz i slijetanje

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, zapovjednik mora biti siguran da, u skladu s raspoloživim informacijama, vrijeme na aerodromu i uvjeti na uzletno-sletnoj stazi ili FATO-u koje namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku.

CAT.OP.MPA.305 Započinjanje i nastavak prilaza

(a) Zapovjednik ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta može započeti instrumentalni prilaz bez obzira na priopćeni RVR/VIS.

([1]) SL L 336, 20.12.2011., str. 20.

▼B

(b) Kada je priopćeni RVR/VIS ispod primjenjivih minimuma, prilaz se ne nastavlja:

1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili

2. u završni segment prilaza u slučaju kada je DA/H ili NDA/H više od 1 000 ft iznad aerodroma.

(c) Kada RVR nije dostupan, vrijednosti RVR-a mogu se dobiti konverzijom priopćene vidljivosti.

(d) Ako se nakon prijelaza visine od 1 000 ft iznad aerodroma priopćeni RVR/VIS snizi na razinu ispod primjenjivih minimuma, prilaz se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.

(e) Prilaze se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H te se slijetanje može završiti, pod uvjetom da je na DA/H ili MDA/H utvrđen i da se održava vizualni orijentir odgovarajući za vrstu operacije prilaza i za planiranu uzletno-sletnu stazu.

(f) RVR zone dodira se uvijek provjerava. Ako je tako priopćeno i ako je relevantno, kontrolira se također RVR na srednjoj točki i na zaustavnom kraju uzletno-sletne staze. Minimalna vrijednost RVR-a za srednju točku je 125 m ili RVR koji se zahtijeva za zonu dodira ako je ta vrijednost manja i 75 m za zaustavni kraj uzletno-sletne staze. Za zrakoplove koji su opremljeni sustavom upravljanja ili kontrole zaustavljanja, minimalna vrijednost RVR-a za srednju točku je 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Operativni postupci - visina preleta praga - avioni

Operator uspostavlja operativne postupke namijenjene kako bi se osiguralo da avion kojim se obavljaju precizni prilazi prelazi prag uzletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je avion u sletnoj konfiguraciji i položaju za slijetanje.

CAT.OP.MPA.315 Izvješće o satima letenja – helikopter

Operator stavlja na raspolaganje nadležnom tijelu podatke o satima letenja za svaki helikopter kojim se operiralo tijekom prethodne kalendarske godine.

CAT.OP.MPA.320 Kategorije zrakoplova

(a) Kategorije zrakoplova temelje se na indiciranoj brzini na pragu uzletno-sletne staze (V_{AT}), koja je jednaka brzini sloma uzgona (V_{SO}) pomnoženoj s 1,3 ili VS_{1g} pomnoženim s 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri najvećoj certificiranoj masi pri slijetanju. Ako su dostupni i V_{SO} i V_{S1g}, koristi se viša dobivena vrijednost za V_{AT}.

(b) Upotrebljavaju se kategorije zrakoplova navedene u donjoj tablici.

Tablica 1

Kategorije zrakoplova prema vrijednostima V_{AT}

Kategorija zrakoplova	V_{AT}
A	manja od 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

▼B

(c) Konfiguracija za slijetanje koju treba uzeti u obzir, određuje se u operativnom priručniku.

(d) Operator može primijeniti manju masu pri slijetanju za određivanje vrijednosti V_{AT} ako to odobri nadležno tijelo. Takva manja masa pri slijetanju je stalna vrijednost, neovisna o promjenjivim uvjetima pri svakodnevnim operacijama.

PODDIO C

PERFORMANSA I OPERATIVNA OGRANIČENJA ZRAKOPLOVA

ODJELJAK 1.

Avioni

POGLAVLJE 1.

Opći zahtjevi

CAT.POL.A.100 Klase performanse

(a) Avionom se operira u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performansi.

(b) Kada se radi posebnih osobina projekta ne može dokazati potpuna sukladnost s primjenjivim zahtjevima ovog odjeljka, operator primjenjuje odobrene standarde performanse koji osiguravaju razinu sigurnosti jednaku onoj iz odgovarajućeg poglavlja.

CAT.POL.A.105 Općenito

(a) Masa aviona:

1. na početku polijetanja; ili

2. u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, na točki od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan,

nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti zahtjevi odgovarajućeg poglavlja za let koji treba izvesti. Mogu se dopustiti odstupanja za očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i radi ispuštanja goriva u zraku.

(b) Odobreni podaci o performansi koji su sadržani u AFM-u upotrebljavaju se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg poglavlja te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom poglavlju. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u odgovarajućem poglavlju, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansi u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.

(c) Potrebno je uzeti u obzir konfiguraciju aviona, uvjete okoliša i djelovanje sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

(d) Za potrebe performanse, vlažna uzletno-sletna staza, osim travnate uzletno-sletne staze, može se smatrati suhom.

(e) Pri ocjenjivanju zahtjeva u pogledu polijetanja iz odgovarajućeg poglavlja, operator uzima u obzir točnost karata.

▼B

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse A

CAT.POL.A.200 Općenito

(a) Odobreni podaci o performansi iz AFM-a dopunjavaju se, prema potrebi, drugim podacima, ako su odobreni podaci o performansi iz AFM-a nedovoljni u odnosu na:

1. uzimanje u obzir razumno očekivanih nepovoljnih operativnih uvjeta, kao što su polijetanje i slijetanje na onečišćenim uzletno-sletnim stazama; i

2. uzimanje u obzir kvara motora u svim fazama leta.

(b) U slučaju mokre i onečišćene uzletno-sletne staze, upotrebljavaju se podaci o performansi određeni u skladu s primjenjivim standardima za certificiranje velikih aviona ili odgovarajućim zahtjevima.

(c) Upotreba drugih podataka iz točke (a) i odgovarajućih zahtjeva iz točke (b) navodi se u operativnom priručniku.

CAT.POL.A.205 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Pri određivanju najveće dopuštene mase pri polijetanju, moraju biti ispunjeni sljedeći zahtjevi:

1. razdaljina ubrzavanja - zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za ubrzavanje – zaustavljanje (ASDA);

2. razdaljina polijetanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za polijetanje, pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu raspoložive razdaljine za uzletni zalet (TORA);

3. uzletni zaleti ne smije premašiti TORA-u;

4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1; i

5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne smije biti veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi, pod istim uvjetima.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (b), uzima se u obzir sljedeće:

1. barometarska visina na aerodromu;

2. temperaturu okoliša na aerodromu;

3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;

5. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra; i

6. gubitak, ako do njega dođe, duljine uzletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja.

▼B

CAT.POL.A.210 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

(a) Neto putanjom leta pri polijetanju izbjegavaju se sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 35 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja raspoložive razdaljine za polijetanje (TODA) ili kraja razdaljine polijetanja ako je predviđen okret prije kraja TODA-e. Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila zrakoplova plus 60 m plus 0,125 × D.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a):

1. Uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

   i. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

   ii. barometarska visina na aerodromu;

   iii. temperaturu okoliša na aerodromu; i

   iv. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.

2. Ne dozvoljavaju se promjene rute do točke na kojoj je neto putanja leta pri polijetanju dosegla visinu koja je jednaka polovici raspona krila, ali najmanje 50 ft iznad elevacije kraja TORA-e. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je zrakoplov nagnut najviše 15°. Iznad 400 ft visine može se predvidjeti kut nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°.

3. Bilo koji dio neto putanje leta pri polijetanju, u kojem je avion nagnut više od 15°, mora izbjegavati sve prepreke unutar horizontalnih razdaljina navedenih u točki (a), točki (b) podtočki 6. i točki (b) podtočki 7., vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft;

4. Operacije pri kojima se primjenjuju povećani kutovi nagiba do najviše 20° između 200 ft i 400 ft, ili najviše 30° iznad 400 ft, obavljaju se u skladu sa stavkom CAT.POL.A.240.

5. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.

6. Za slučajeve u kojima predviđena putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:

   i. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

   ii. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.

7. Za slučajeve u kojima predviđena putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:

   i. 600 m, ako pilot može održati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

   ii. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.

▼B

(c) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz točaka (a) i (b) i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi zrakoplov mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stavka CAT.POL.A.215 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.215 Na ruti - jedan motor izvan pogona (OEI)

(a) Podaci iz AFM-a za OEI neto putanju leta na ruti, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uvjetima za let, omogućavaju dokazivanje sukladnosti s točkom (b) ili (c) na svim točkama duž rute. Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kojem bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove upotrebe na neto putanju leta.

(b) Gradijent neto putanje leta mora biti pozitivan na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje.

(c) Neto putanja leta mora omogućiti nastavljanje leta aviona s njegove putne visine do aerodroma na koji se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.A.225 ili CAT.POL.A.230, kako je primjereno. Neto putanja leta vertikalno nadvisuje za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, u skladu ss sljedećim:

1. pretpostavlja se da će motor otkazati na najkritičnijoj točki duž rute;

2. uzimaju se u obzir učinci vjetra na putanju leta;

3. izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak; i

4. aerodrom, na koji je predviđeno slijetanje zrakoplova nakon otkazivanja motora, mora ispunjavati sljedeće kriterije:

   i. ispunjeni su zahtjevi u pogledu performanse za očekivanu masu pri slijetanju; i

   ii. meteorološka izvješća i/ili prognoze i izvješća o uvjetima na aerodromu, pokazuju da se u predviđeno vrijeme slijetanja može izvesti sigurno slijetanje.

(d) Ako navigacijska točnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu performansu navigacije 5 (RNP5), operator mora povećati širinu granica iz točaka (b) i (c) na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.A.220 Na ruti – avioni s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

(a) Avion s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, ne smije biti niti na jednoj točki na predviđenoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako ispunjava zahtjeve iz točaka (b) do (f).

▼B

(b) Podaci o neto putanji leta na ruti s dva motora izvan pogona, moraju omogućiti nastavljanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uvjetima, od točke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istodobno otkazati do aerodroma na koji može sletjeti i potpuno se zaustaviti, koristeći propisane postupke za slijetanje s dva motora izvan pogona. Neto putanja leta mora vertikalno nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta. Ako navigacijska točnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu performansu navigacije RNP5, operator povećava gore navedenu širinu granica na 18,5 km (10 NM).

(c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki onog dijela rute u kojem je avion, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.

(d) Neto putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje nakon kvara dvaju motora.

(e) Izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

(f) Očekivana masa aviona na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak na njega na najmanje 1 500 ft izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta.

CAT.POL.A.225 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a) ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju koja je određena za visinu i temperaturu okoliša koja se u predviđeno vrijeme slijetanja očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu.

CAT.POL.A.230 Slijetanje - suhe uzletno-sletne staze

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga:

1. za avione na turbomlazni pogon, unutar 60 % raspoložive razdaljine za slijetanje (LDA); i

2. za zrakoplove na turboelisni pogon, unutar 70 % LDA.

(b) Za operacije strmog prilaženja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s točkom (a), na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.A.245.

(c) Za operacija kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s točkom (a) i ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.A.250.

▼B

(d) Pri određivanju mase pri slijetanju, operator uzima u obzir sljedeće:

1. apsolutnu visinu aerodroma;

2. najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra; i

3. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja, ako je veći od ± 2 %.

(e) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:

1. avion sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra; i

2. avion sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(f) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz točke (e) podtočke 1. za odredišni aerodrom koji ima jednu uzletno-sletnu stazu, na kojem slijetanje ovisi o određenoj komponenti vjetra, avion se može otpremiti ako su određena dva alternativna aerodroma koja omogućavaju potpunu sukladnost s točkama (a) do (e). Prije započinjanja prilaženja za slijetanje na odredišni aerodrom, zapovjednik mora provjeriti može li se slijetanje izvesti u potpunosti u skladu s točkama (a) do (d) i stavkom CAT.POL.A.225.

(g) Ako operator za odredišni aerodrom ne može ispuniti zahtjeve iz točke (e) podtočke 2., avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu sukladnost s točkama (a) do (e).

CAT.POL.A.235 Slijetanje - mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA mora biti najmanje 115 % zahtijevane razdaljine za slijetanje određene u skladu sa stavkom CAT.POL.A.230.

(b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti onečišćena, LDA mora biti najmanje jednak razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom (a) ili najmanje 115 % razdaljine za slijetanje određene u skladu s odobrenim podacima o razdaljini za slijetanje na onečišćenu stazu ili s drugim odgovarajućim podacima, ovisno o tome što je veće. Ako se primjenjuju drugi odgovarajući podaci o razdaljini za slijetanje, operator to mora navesti u operativnom priručniku.

(c) Na mokroj uzletno-sletnoj stazi može se upotrebljavati razdaljina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva točkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A.230 točkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na mokrim uzletno-sletnim stazama.

(d) Na posebno pripremljenoj onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi može se upotrijebiti razdaljina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva točkom (b), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A230 točkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na onečišćenim uzletno-sletnim stazama.

▼B

(e) Za točke (b), (c) i (d) primjenjuju se kriteriji iz stavka CAT.POL.A.230, osim što se stavak CAT.POL.A.230 točka (a) ne primjenjuje na gornju točku (b).

CAT.POL.A.240 Odobrenje operacija s povećanim kutovima nagiba

(a) Za operacije s povećanim kutovima nagiba, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. AFM sadrži odobrene podatke za zatraženo povećanje operativne brzine i podatke koji omogućavaju izradu putanje leta uzimajući u obzir povećane kutove nagiba i brzine;

2. za navigacijsku točnost, na raspolaganju je vizualno vođenje;

3. za svaku uzletno-sletnu stazu navedeni su vremenski minimumi i ograničenja u pogledu vjetra; i

4. letačka posada je stekla odgovarajuće znanje o ruti kojom će se letjeti i o postupcima koji će se upotrebljavati u skladu s odredbama ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Odobrenje operacija strmog prilaženja

(a) Za operacije strmog prilaženja pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje;

2. za svaki aerodrom na kojem će se obavljati operacije strmog prilaženja:

i. na raspolaganju je odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja;

ii. navedeni su vremenski minimumi; i

iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

(A) situacija u vezi s preprekama;

(B) vrsta oznaka putanje poniranja i vođenja po uzletno-sletnoj stazi;

(C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na visini odluke (DH) i MDA-u;

(D) raspoloživa oprema u zrakoplovu;

(E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;

(F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i

(G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

▼B

CAT.POL.A.250 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

(a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. razdaljina koja se koristi za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;

2. država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za takvom operacijom, bilo radi udaljenosti aerodroma ili radi fizičkih ograničenja povezanih s produljenjem uzletno-sletne staze;

3. vertikalna udaljenost između putanje očiju pilota i putanje najnižeg dijela kotača, s avionom na normalnoj putanji poniranja, nije veća od 3 metra;

4. RVR/VIS je najmanje 1 500 m i u operativnom priručniku su navedena ograničenja u vezi s vjetrom;

5. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;

6. visina prelaženja iznad početka iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;

7. upotrebu prijavljenog sigurnog područja odobrila je država u kojoj se nalazi aerodrom;

8. iskoristiva duljina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;

9. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, ovisno o tome što je veće;

10. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;

11. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje naniže u smjeru slijetanja; i

12. dodatni uvjeti, ako ih je odredilo nadležno tijelo, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse B

CAT.POL.A.300 Općenito

(a) Operator ne smije operirati jednomotornim avionom:

1. noću; ili

2. u IMC-u, osim u skladu s posebnim VFR-om.

▼B

(b) S dvomotornim avionima koji ne ispunjavaju zahtjeve za uspon iz stavka CAT.POL.A.340, operator postupa kao da su jednomotorni avioni.

CAT.POL.A.305 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Nefaktorirana razdaljina za polijetanje, navedena u AFM-u, ne prelazi:

1. raspoloživi uzletni zalet (TORA), kada se pomnoži s faktorom 1,25; ili

2. kada su na raspolaganju zaustavnica i/ili čistina, sljedeće:

i. TORA-u;

ii. raspoloživu razdaljinu za polijetanje (TODA), kada se pomnoži s faktorom 1,15; ili

iii. ASDA-u, kada se pomnoži s faktorom 1,3.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (b), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu;

4. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

5. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja; i

6. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

CAT.POL.A.310 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju - višemotorni avioni

(a) Uzletna putanja leta aviona s dva ili više motora, određuje se na takav način da avion izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju avion prijeđe od kraja TODA-e ili od kraja razdaljine polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja TODA-e, osim kako je predviđeno u točkama (b) i (c). Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila zrakoplova plus 60 m plus 0,125 × D. Pretpostavlja se:

1. da uzletna putanja leta počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A.305 točkom (b) i završava na visini od 1 500 ft iznad površine;

2. da se avion ne naginje prije nego što dosegne visinu od 50 ft iznad površine, i da nakon toga kut nagiba ne prelazi 15°;

3. da se kvar kritičnog motora događa na točki uzletne putanje leta sa svim motorima u radu, kada se očekuje da će se izgubiti vizualna oznaka koja se koristi u svrhu izbjegavanja prepreka;

▼B

4. da je gradijent uzletne putanje leta od 50 ft do pretpostavljene visine kvara motora, jednak prosječnom gradijentu tijekom penjanja i prelaženja na rutnu konfiguraciju sa svim motorima u radu, pomnoženo s faktorom 0,77; i

5. da je gradijent uzletne putanje leta od visine dostignute u skladu s točkom (a) podtočkom 4. do kraja uzlazne putanje leta, jednak gradijentu penjanja na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) koji je naveden AFM-u.

(b) Za one slučajeve u kojima planirana putanja leta ne zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

1. 300 m, ako se let obavlja u uvjetima koji dopuštaju navigaciju vizualnog vođenja po smjeru ili ako su na raspolaganju navigacijska pomagala koja pilotu omogućavaju da zadrži planiranu putanju leta s jednakom točnošću; ili

2. 600 m, za letove u svim drugim uvjetima.

(c) Za one slučajeve u kojima planirana putanja leta zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

1. 600 m za letove koji se obavljaju u uvjetima koji omogućavaju navigaciju vizualnog vođenja po smjeru; ili

2. 900 m, za letove u svim drugim uvjetima.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu; i

4. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

CAT.POL.A.315 Na ruti – višemotorni avioni

(a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza jednog motora, pri čemu preostali motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage, avion mora moći nastaviti let na ili iznad relevantnih najmanjih apsolutnih visina za siguran let koje su navedene u operativnom priručniku do točke koja je 1 000 ft iznad aerodroma na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performanse.

(b) Pretpostavlja se da, na točki na kojoj je došlo do otkaza motora:

1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu svi motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i

2. gradijent na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) je bruto gradijent spuštanja ili penjanja, kako je primjereno, uvećan gradijentom 0,5 % ili umanjen gradijentom 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Na ruti – avioni s jednim motorom

(a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza motora, avion mora moći stići do mjesta na kojem se može izvesti sigurno prisilno slijetanje.

▼B

(b) Pretpostavlja se da, na točki na kojoj je došlo do otkaza motora:

1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu motor radi unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i

2. gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja uvećan gradijentom 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Slijetanje – odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju određenu za apsolutnu visinu i temperaturu okoliša koja se očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.330 Slijetanje - suha uzletno-sletne staze

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s 50 ft iznad praga unutar 70 % LDA-e, uzimajući u obzir:

1. apsolutnu visinu aerodroma;

2. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra;

3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrstu površine uzletno-sletne staze; i

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

(b) Za operacije strmog prilaženja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s točkom (a), na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.A.345.

(c) Za operacija kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s točkom (a) i ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.A.350.

(d) Za otpremu aviona u skladu s točkama (a) do (c), pretpostavlja se da će:

1. avion sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra; i

2. avion sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(e) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz točke (d) podtočke 2. za odredišni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodroma koji omogućava potpunu sukladnost s točkama (a) do (d).

CAT.POL.A.335 Slijetanje - mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA mora biti jednak ili veći od zahtijevane razdaljine za slijetanje određene u skladu sa stavkom CAT.POL.A.330, pomnožene s faktorom 1,15.

▼B

(b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, razdaljina za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o razdaljini slijetanja koji se moraju primijeniti.

(c) Na mokroj uzletno-sletnoj stazi može se upotrebljavati razdaljina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva točkom (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A.330 točkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na mokrim uzletno-sletnim stazama.

CAT.PO.A.340 Zahtjevi u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju

Operator dvomotornog aviona mora ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju:

(a) *Penjanje pri polijetanju*

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent penjanja nakon polijetanja mora biti najmanje 4 % uz:

(A) uzletnu snagu svakog motora;

(B) izvučeno podvozje, osim što se podvozje može smatrati uvučenim, ako se može uvući za najviše sedam sekundi;

(C) zakrilca u položaju za polijetanje; i

(D) brzinu penjanja koja nije manja od 1,1 V_{MC} (minimalna brzina na tlu ili u blizini tla pri kojoj je zrakoplov upravljiv) ili 1,2 V_{S1} (brzina sloma uzgona ili minimalna jednolika brzina u konfiguraciji slijetanja), ovisno o tome što je veće.

2. OEI

i. Stabilan gradijent penjanja na visini 400 ft iznad površine polijetanja mora biti mjerljivo pozitivan, s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) drugim motorom na uzletnoj snazi;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) zakrilcima u položaju za polijetanje; i

(E) brzinom penjanja jednakom onoj koja se postiže na 50 ft.

ii. Stabilni gradijent penjanja ne smije biti manji od 0,75 % na visini od 1 500 ft iznad površine za polijetanje, s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) uvučenim zakrilcima; i

(E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 V_{S1}.

▼B

(b) *Penjanje pri slijetanju*

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent penjanja mora biti najmanje 2,5 % sa:

(A) snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju 8 sekundi nakon početnog pomaka komandi za nadzor snage motora iz položaja za najmanju snagu u letu;

(B) izvučenim podvozjem;

(C) zakrilcima u položaju za slijetanje; i

(D) brzinom penjanja koja je jednaka V_{REF} (referentna sletna brzina).

2. OEI

i. Stabilni gradijent penjanja na visini od 1 500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75 %, sa:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju najmanjeg otpora;

(B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) uvučenim zakrilcima; i

(E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Odobrenje operacija strmog prilaženja

(a) Za operacije strmog prilaženja pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje; i

2. za svaki aerodrom na kojem će se obavljati operacije strmog prilaženja:

i. na raspolaganju je odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja;

ii. navedeni su vremenski minimumi; i

iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

(A) situacija u vezi s preprekama;

(B) vrsta oznaka putanje poniranja i vođenja po uzletno-sletnoj stazi;

(C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH-u i na MDA-u;

(D) raspoloživa oprema u avionu;

(E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;

▼B

(F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i

(G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

CAT.POL.A.350 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

(a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. razdaljina koja se koristi za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;

2. država u kojoj se nalazi aerodrom, odobrila je upotrebu prijavljenog sigurnog područja;

3. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na uzletno-sletnu stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;

4. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje u smjeru slijetanja;

5. iskoristiva duljina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;

6. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze;

7. visina prelaženja iznad početka iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;

8. za svaku uzletno-sletnu stazu koja će se upotrebljavati, navedeni su vremenski minimumi i oni ne smiju biti manji od minimuma za VFR ili za NPA, ovisno o tome koji su veći;

9. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;

10. dodatni uvjeti, ako ih je odredilo nadležno tijelo, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse C

CAT.POL.A.400 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu odlaska.

(b) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o duljini staze za polijetanje kojima se ne uzima u obzir kvar motora, razdaljina od početka uzletnog zaleta koja je potrebna da avion dosegne visinu od 50 ft iznad površine sa svim motorima u pogonu unutar specificiranih uvjeta maksimalne snage polijetanja, pomnožena s faktorom:

1. 1,33 za avione s dva motora;

▼B

2. 1,25 za avione s tri motora; ili

3. 1,18 za avione s četiri motora,

nije veća od raspoloživog uzletnog zaleta (TORA) na aerodromu na kojemu će se izvesti polijetanje.

(c) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o duljini staze za polijetanje kojima se uzima u obzir kvar motora, ispunjavaju sljedeće uvjete u skladu sa specifikacijama u AFM-u:

1. razdaljina ubrzavanja - zaustavljanja nije veća od ASDA-e;

2. razdaljina polijetanja nije veća od raspoložive razdaljine za polijetanje (TODA), pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu TORA-e;

3. uzletni zalet nije veći od TORA-e;

4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1; i

5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju nije veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj uzletno-sletnoj stazi, pod istim uvjetima.

(d) Uzima se u obzir sljedeće:

1. barometarska visina na aerodromu;

2. temperatura okoliša na aerodromu;

3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;

5. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra; i

6. gubitak, ako do njega dođe, duljine uzletno-sletne staze radi poravnavanja zrakoplova prije polijetanja.

CAT.POL.A.405 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

(a) Putanja leta pri polijetanju s jednim motorom izvan pogona (OEI) određuje se tako da se avionom izbjegnu sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft plus 0,01 × D ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja TODA-e. Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila aviona plus 60 m plus 0,125 × D.

(b) Putanja leta pri polijetanju počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A.405 točkom (b) ili (c), prema potrebi, i završava na visini od 1 500 ft iznad površine.

(c) Prilikom dokazivanja sukladnosti s točkom (a), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu; i

4. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

▼B

(d) Ne dozvoljavaju se promjene rute do one točke na putanji leta pri polijetanju na kojoj se dostigne visina od 50 ft iznad površine. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15°. Iznad visine od 400 ft može se predvidjeti kut nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.

(e) Za one slučajeve u kojima se ne zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna razdaljina veća od:

1. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

2. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.

(f) Za one slučajeve u kojima se zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna razdaljina veća od:

1. 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

2. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.

(g) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz točaka (a) do (f) i predvidio sigurnu rutu, izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stavka CAT.POL.A.410 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.410 Na ruti – svi motori u pogonu

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, na bilo kojoj točki svoje rute ili bilo kojeg planiranog preusmjeravanja s nje, avion mora moći postići brzinu penjanja od najmanje 300 ft u minuti, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, na:

1. minimalnim visinama za siguran let u svakoj fazi rute kojom će se letjeti ili svakog planiranog preusmjeravanja s nje, koje su navedene u operativnom priručniku aviona ili su izračunate na temelju podataka iz tog priručnika; i

2. minimalnim visinama potrebnim za ispunjavanja uvjeta propisanih u stavcima CAT.POL.A.415 I 420, prema potrebi.

CAT.POL.A.415 Na ruti – OEI

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute ili planiranog skretanja s rute i s drugim motorom ili motorima u pogonu, koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, avion mora moći nastaviti let s putne visine do aerodroma na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.A.430 ili CAT.POL.A.435, prema potrebi. Avion mora izbjegavati prepreke unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje:

1. 1 000 ft, kada je brzina penjanja nula ili veća; ili

2. 2 000 ft, kada je brzina penjanja manja od nule.

▼B

(b) Putanja leta mora imati pozitivan nagib na visini od 450 m (1 500 ft) iznad aerodroma predviđenog za slijetanje nakon otkazivanja jednog motora.

(c) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od specificirane bruto brzine penjanja.

(d) Širina granica iz točke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM), ako preciznost navigacije ne ispunjava najmanje zahtjeve RNP5.

(e) Izbacivanje goriva tijekom lete je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.420 Na ruti – zrakoplovi s tri ili više motora, pri čemu su dva motora izvan pogona

(a) Avion s tri ili više motora, pri putnoj brzini za velike udaljenosti sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, ne smije biti niti na jednoj točki na predviđenoj putanji više od 90 minuta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u vezi s performansom koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako ispunjava zahtjeve iz točaka (b) do (e).

(b) Putanji leta s dva motora izvan pogona mora omogućiti nastavljanje leta aviona, u očekivanim meteorološkim uvjetima, s vertikalnim nadvisivanjem prepreka unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje 2 000 ft, do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performanse koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.

(c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki onog dijela rute u kojem je avion, pri putnoj brzini za velike udaljenosti, sa svim motorima u radu, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performanse koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.

(d) Očekivana masa aviona na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak na njega na najmanje 450 m (1 500 ft) izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta.

(e) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od specificirane.

(f) Širina granica iz točke (b) povećava se na 18,5 km (10 NM), ako preciznost navigacije ne ispunjava najmanje zahtjeve RNP5.

(g) Izbacivanje goriva tijekom lete je dozvoljeno do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.425 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a) ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju koja je određena u AFM-u za visinu, i ako je uzeta u obzir u AFM-u, temperaturu okoliša koja se očekuje na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

▼B

CAT.POL.A.430 Slijetanje - suhe uzletno-sletne staze

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga, unutar 70 % LDA-e, uzimajući u obzir:

1. apsolutnu visinu aerodroma;

2. najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra;

3. vrstu površine uzletno-sletne staze; i

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

(b) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:

1. avion sletjeti na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra; i

2. avion sletjeti na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(c) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz točke (b) podtočke 2. za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu sukladnost s točkama (a) i (b).

CAT.POL.A.435 Slijetanje - mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA mora biti jednak ili veći od zahtijevane razdaljine za slijetanja, određene u skladu sa stavkom CAT.POL.A.430, pomnožene s faktorom 1,15.

(b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, razdaljina za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o razdaljini slijetanja koje treba primijeniti.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

POGLAVLJE 1.

Opći zahtjevi

CAT.POL.H.100 Primjenjivost

(a) Helikopterima se operira u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performanse.

(b) helikopterima se operira u klasi performanse 1:

1. kada se njima obavljaju operacije do/od aerodroma ili operativnih površina smještenih u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu, osim kada se operacije obavljaju do/od mjesta od javnog interesa (PIS) u skladu sa stavkom CAT.POL.H.225; ili

2. kada je MOPSC više od 19, osima za operacije do/od helikopterske platforme u klasi performanse 2 na temelju odobrenja u skladu s CAT.POL.H.305.

▼B

(c) Osim ako je drukčije propisano točkom (b), helikopterima čiji je MOPSC 19 ili manje, ali više od devet, operira se u klasi performanse 1 ili 2.

(d) Osim ako je drukčije propisano točkom (b), helikopterima čiji je MOPSC devet ili manje, operira se u klasi performanse 1, 2 ili 3.

CAT.POL.H.105 Općenito

(a) Masa helikoptera:

1. na početku polijetanja; ili

2. u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, na točki od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan;

nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti primjenjivi zahtjevi ovog odjeljka za let koji treba izvesti, uzimajući u obzir očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i takvo ispuštanja goriva u zraku koje je predviđeno u odgovarajućem zahtjevu.

(b) Odobreni podaci o performansi koji su sadržani u AFM-u upotrebljavaju se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima ovog odjeljka te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom zahtjevu. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u ovom odjeljku, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansi u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti sa zahtjevima iz ovog odjeljka, uzimaju se u obzir sljedeći parametri:

1. masa helikoptera;

2. konfiguracija helikoptera;

3. uvjeti okoliša, posebno:

i. barometarska visina i temperatura;

ii. vjetar:

(A) osim kako je predviđeno u podtočki (C), pri zahtjevima u pogledu uzlijetanja, putanje leta pri uzlijetanju i slijetanja, uvažava se najviše 50 % bilo koje priopćene postojane čeone komponente vjetra brzine 5 kt ili više;

(B) kada je u AFM-u dopušteno polijetanje i slijetanje s leđnom komponentom vjetra, i u svim slučajevima za putanju leta pri polijetanju, uvažava se najmanje 150 % bilo koje priopćene leđne komponente vjetra; i

(C) kada oprema za precizno mjerenje vjetra omogućava točno mjerenje brzine vjetra na mjestu polijetanja i slijetanja, operator može odrediti komponentu vjetra veću od 50 %, pod uvjetom da nadležnom tijelu dokaže da blizina FATO-a i poboljšanja točnosti opreme za mjerenje vjetra pružaju jednaku razinu sigurnosti;

▼B

4. operativne tehnike; i

5. djelovanje bilo kojih sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

CAT.POL.H.110 Uvažavanje prepreka

(a) Za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi izvan FATO-a, na putanji polijetanja ili na putanji neuspjelog prilaza, ako njezina bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

1. Za operacije prema VFR-u:

i. polovice minimalne širine određene u AFM-u – ili, kada ta širina nije određena, „0,75 × D”, pri čemu je D najveća dimenzija helikoptera tijekom vrtnje rotora;

ii. plus, veće od „0,25 × D” ili „3 m”;

iii. plus:

(A) 0,10 × razdaljina DR za dnevne operacije prema VFR-u; ili

(B) 0,15 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u.

2. Za operacije prema IFR-u:

i. „1,5 D” ili 30 m, ovisno o tom e što je veće, plus:

(A) 0,10 × razdaljina DR za operacije prema IFR-u s točnim vođenjem po smjeru;

(B) 0,15 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u sa standardnim vođenjem po smjeru; ili

(C) 0,30 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u bez vođenja po smjeru.

ii. Pri razmatranju putanje neuspjelog prilaza, odstupanje od područja uvažavanja prepreka, primjenjuje se samo nakon kraja raspoložive razdaljine za uzlijetanje.

3. Za operacije kod kojih se početno uzlijetanje obavlja vizualno te se u prijelaznoj točki prelazi na IFR/IMC, kriteriji iz podtočke 1. primjenjuju se do prijelazne točke a kriteriji iz podtočke 2. nakon prijelazne točke. Prijelazna točka se ne može nalaziti u prostoru prije kraja zahtijevane razdaljine za uzlijetanje (TODRH) za helikoptere kojima se operira u klasi performansi 1 ili prije određene točke nakon uzlijetanja (DPATO) za helikoptere kojima se operira u klasi performansi 2.

(b) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prijelaza, za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prijelaza, ako njezina bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

1. polovice minimalne širine određene u AFM-u, ili, kada ta širina nije određena, „0,75 × D”;

▼B

2. plus, veće od „0,25 × D” ili „3 m”;

3. plus:

i. za dnevne operacije prema VFR-u, 0,10 × razdaljina koja se prijeđe od stražnjeg kraja FATO-a, ili

ii. za noćne operacije prema VFR-u 0,15 × razdaljina koja se prijeđe od stražnjeg kraja FATO-a.

(c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze izvan područja:

1. 7 × polumjer rotora (R) za dnevne operacije, ako je osigurano da se navigacijska točnost može postići pomoću primjerenih vizualnih orijentira tijekom penjanja;

2. 10 × polumjer rotora (R) za noćne operacije, ako je osigurano da se navigacijska točnost može postići pomoću primjerenih vizualnih orijentira tijekom penjanja;

3. 300 m ako se navigacijska točnost može postići odgovarajućim navigacijskim pomagalima; ili

4. 900 m u svim drugim slučajevima.

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse 1

CAT.POL.H.200 Općenito

Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 1, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.205 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.

(b) Masa pri polijetanju mora biti takva, da:

1. je moguće prekinuti uzlijetanje ili slijetanje na FATO u slučaju da se otkazivanje kritičnog motora utvrdi na točki odluke pri uzlijetanju (TDP) ili prije te točke;

2. zahtijevana razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODRH) nije veća od raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanja (RTODAH); i

3. TODRH nije veći od raspoložive razdaljine za uzlijetanje (TODAH).

4. Bez obzira na točku (b) podtočku 3., TODRH može biti veći od TODAH-a ako helikopter, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u, može pri nastavku uzlijetanja izbjeći sve prepreke do kraja TODRH-a vertikalnom marginom od najmanje 10,7 m (35 ft).

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) i (b), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

▼B

(d) Dio uzlijetanja do TDP-a i uključujući TDP obavlja se u vidnom dosegu površine, tako da se može izvesti prekinuto uzlijetanje.

(e) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prijelaza, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u ili prije TDP-a, sve prepreke koje se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prijelaza moraju se nadvisiti odgovarajućom marginom.

CAT.POL.H.210 Putanja uzlijetanja

(a) Od kraja TODRH-a, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u:

1. Masa pri polijetanju mora biti takva da se putanjom leta pri uzlijetanju osigurava vertikalno nadvisivanje svih prepreka koje se nalaze na putanji penjanja, za najmanje 10,7 m (35 ft) kod operacija prema VFR-u i 10,7 m (35 ft) + 0,01 × razdaljina DR kod operacija prema IFR-u. Moraju se uvažavati samo prepreke navedene u stavku CAT.POL.H.110.

2. Kod promjene smjera veće od 15°, mora se uzeti u obzir učinak kuta nagiba na mogućnost usklađivanja sa zahtjevima u pogledu izbjegavanja prepreka. Ovaj se okret ne smije započeti prije dostizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine uzlijetanja, osim ako je to dio postupka odobrenog u AFM-u.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

CAT.POL.H.215 Na ruti – kritični motor izvan pogona

(a) Masa helikoptera i putanja leta na svim točkama duž rute, s kritičnim motorom izvan pogona i uz meteorološke uvjete očekivane za let, moraju biti takvi da omogućavaju sukladnost s podtočkama 1., 2. ili 3.:

1. Ako se planira da se let u bilo kojem trenutku obavlja tako da je površina izvan vidnog dosega, masa helikoptera omogućava brzinu penjanja najmanje 50 ft/minuti s kritičnim motorom izvan pogona, na visini od najmanje 300 m (1 000 ft), ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, iznad cjelokupnog terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje.

2. Ako se planira da se let obavlja tako da površina nije u vidnom dosegu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.220. Putanja leta nadvisuje okomito za najmanje 300 m (1 000 ft) ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, cjelokupni terena i prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje. Mogu se primijeniti tehnike poniranja tijekom leta.

3. Ako se planira da se let obavllja u VMC-u tako da je površina u vidnom dosegu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.220, a da se pri tom niti u jednom trenutku ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta. Uvažavaju se prepreke unutar 900 m s obje strane rute.

▼B

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a) podtočkom 2. ili točkom (a) podtočkom 3.:

1. pretpostavlja se da će kritični motor otkazati na najkritičnijoj točki duž rute;

2. uzimaju se u obzir učinci vjetra na putanju leta;

3. izbacivanje goriva tijekom leta planira se samo do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma ili do operativne površine stigne sa zahtijevanim rezervama goriva i upotrebom sigurnosnog postupka; i

4. izbacivanje goriva tijekom leta ne planira se na visini ispod 1 000 m iznad terena.

(c) Ako se navigacijska točnost ne može ispuniti za 95 % ukupnog vremena letenja, širina granica iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2. povećava se na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Slijetanje

(a) Masa helikoptera pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.

(b) U slučaju otkaza kritičnog motora utvrđenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, može se ili sletjeti i zaustaviti unutar FATO-a, ili izvesti prekinuto slijetanje i nadvisiti sve prepreke na putanji leta vertikalnom marginom od 10,7 m (35 ft). U obzir se moraju uzeti samo prepreke navedene u stavku CAT.POL.H.110.

(c) U slučaju otkaza kritičnog motora utvrđenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, moguće je:

1. nadvisivanje svih prepreka na putanji pristupa; i

2. slijetanje i zaustavljanje na FATO-u.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom ili operativnu površinu, ili na bilo koji alternativni aerodrom ili operativnu površinu, ako se zahtijevaju.

(e) Dio slijetanja od LDP-a do dodira s tlom obavlja se tako da je površina u vidnom dosegu.

CAT.POL.H.225 Operacije helikoptera do/od mjesta od javnog interesa

(a) Operacije do/od mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati u klasi performanse 2, bez ispunjavanja zahtjeva iz stavka CAT.POL.H.310 točke (b) ili stavka CAR.POL.H.325 točke (b), pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći zahtjevi:

1. PIS je bio u upotrebi prije 1. srpnja 2002.;

2. veličina PIS-a ili prepreke ne dopuštaju ispunjavanje zahtjeva za operaciju u klasi performanse 1;

3. operacija se obavllja helikopterom čiji je MOPSC šest ili manje;

4. operator ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.H.305 točke (b) podtočaka 2. i 3.;

▼B

5. masa helikoptera ne premašuje maksimalnu masu navedenu u AFM-u za gradijent penjanja 8 % u mirnom zraku pri odgovarajućoj sigurnoj brzini uzlijetanja (V_{TOSS}), s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; i

6. operator je za operaciju dobio prethodno odobrenje od nadležnog tijela. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje od nadležnog tijela te države.

(b) U operativnom priručniku treba utvrditi postupke specifične za pojedino mjesto, kako bi se smanjilo razdoblje tijekom kojeg bi postojala opasnost za osobe u helikopteru i za osobe na površini, u slučaju otkaza motora tijekom uzlijetanja i slijetanja.

(c) Operativni priručnik za svaki PIS sadrži: dijagram ili opisanu fotografiju, kojima se pokazuju glavni aspekti, dimenzije, nesukladnosti sa zahtjevima klase performanse 1, glavne opasnosti i plan za nepredviđene situacije za slučaj nezgode.

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse 2

CAT.POL.H.300 Općenito

Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 2, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.305 Operacije bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja

(a) Operacije bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja tijekom faza uzlijetanja i slijetanja, obavljaju se samo ako je nadležno tijelo operatoru dalo odobrenje.

(b) Za dobivanje i održavanje takvog odobrenja, operator mora:

1. izvesti ocjenu rizika, navodeći:

   i. vrstu helikoptera; i

   ii. vrstu operacija;

2. provesti sljedeći skup uvjeta:

   i. postići i održavati standard izmjene helikoptera/motora, koji određuje proizvođač;

   ii. obavljati mjere preventivnog održavanja koje je preporučio proizvođač helikoptera ili motora;

   iii. uključiti postupke uzlijetanja i slijetanja u operativni priručnik, ako oni već ne postoje u AFM-u;

   iv. odrediti osposobljavanje za letačku posadu; i

   v. osigurati sustav za izvješćivanje proizvođača o slučajevima gubitka snage, zaustavljanja motora ili otkaza motora;

   i

3. provesti sustav za praćenje upotrebe (UMS).

▼B

CAT.POL.H.310 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine, s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(b) Za operacije osim onih navedenih u stavku CAT.POL.H.305, polijetanje se može izvesti tako, da se sigurno prisilno slijetanje može izvesti do točke od koje je moguć siguran nastavak leta.

(c) Za operacije u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz točke (a):

1. masa pri polijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka sa svim motorima u pogonu (AEO OGE), u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. za operacije s helikopterske platforme:

i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili

ii. bilo kojim helikopterom koji operira s helikopterske platforme smještene u neprijateljskom okolišu,

za masu pri polijetanju, uzima se u obzir: postupak; promašaj ruba platforme i spust primjeren visini platforme pri čemu je (su) kritični motor(i) izvan pogona, a preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na točki odlaska.

(e) Onaj dio uzlijetanja koji se obavlja prije ispunjavanja zahtjeva iz stavka CAT.POL.H.315, obavlja se u vidnom dosegu površine.

CAT.POL.H.315 Putanja uzlijetanja

Od određene točke nakon uzlijetanja (DPATO), ili alternativno, najkasnije na 200 ft iznad površine polijetanja, s kritičnim motorom izvan pogona, moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stavka CAT.POL.H.210 točke (a) podtočke 1., točke (a) podtočke 2. i točke (b).

CAT.POL.H.320 Na ruti – kritični motor izvan pogona

Moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stavka CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Slijetanje

(a) Masa pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine s kritičnim motorom izvan pogona i preostalim motorom(-ima) koji rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(b) Ako kritični motor otkaže na bilo kojoj točki pristupne putanje:

1. može se izvesti prekinuto slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.315; ili

2. za operacije osim onih navedenih u stavku CAT.POL.H.305, helikopter može izvesti sigurno prisilno slijetanje.

▼B

(c) Za operacije u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz točke (a):

1. masa pri slijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdenje AEO OGE, u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. za operacije na helikoptersku platformu:

i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili

ii. bilo kojim helikopterom kojim se obavlja operacija na helikoptersku platformu smještenu u neprijateljskom okolišu;

za masu pri slijetanju, uzima se u obzir postupak i spust primjeren visini platforme, pri čemu je kritični motor izvan pogona, a preostali motor(i) radi(-e) odgovarajućom nominalnom snagom.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na odredišnom aerodromu ili bilo kojem alternativnom aerodromu, ako se zahtijeva.

(e) Onaj dio slijetanja koji se obavlja nakon ispunjavanja zahtjeva iz točke (b) podtočke 1. obavlja se u vidnom dosegu površine.

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse 3

CAT.POL.H.400 Općenito

(a) Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 3, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

(b) Operacije se obavljaju samo u okolišu koji nije neprijateljski, osim:

1. kada se operacije obavljaju u skladu sa stavkom CAT.POL.H.420; ili

2. za fazu uzlijetanja ili slijetanja, kada se operacije obavljaju u skladu s točkom (c).

(c) Pod uvjetom da je operator odobren u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, mogu se obavljati operacije na aerodromu ili operativne površine smještene izvan gusto naseljenog neprijateljskog okoliša ili s tih aerodroma ili operativnih površina, bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja:

1. tijekom polijetanja, prije nego što se dosegne V_y (brzina za najbolju brzinu penjanja) ili 200 ft iznad površine uzlijetanja; ili

2. tijekom slijetanja, ispod 200 ft iznad površine za slijetanje.

(d) Operacije se ne obavljaju:

1. izvan vidnog dosega površine;

2. noću;

3. kada je baza oblaka niža od 600 ft; ili

4. kada je vidljivost manja od 800 m.

▼B

CAT.POL.H.405 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju je ona od sljedećih masa koja je niža:

1. MCTOM; ili

2. najveća dopuštena masa pri polijetanju navedena za lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka, masa pri polijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.400 točki (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.410 Na ruti

(a) Helikopter mora moći, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom kontinuiranom snagom, nastaviti let duž svoje predviđene rute ili do planiranog preusmjeravanja, a da pri tom niti na jednoj točki ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta.

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.420, u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.415 Slijetanje

(a) Masa pri slijetanju helikoptera u procijenjeno vrijeme slijetanja je ona od sljedećih masa koja je niža:

1. najveća certificirana masa pri slijetanju; ili

2. najveća dopuštena masa pri slijetanju navedena za lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka, masa pri slijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.400 točki (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.420 Operacije helikoptera iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja

(a) Operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja turbinskim helikopterima čiji je MOPSC šest ili manje, obavljaju se samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela izdano na temelju ocjene sigurnosnog rizika koju je izveo operator. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje nadležnog tijela te države.

(b) Za dobivanje i održavanje takvog odobrenja, operator:

1. ove operacije obavlja samo na područjima i pod uvjetima koji su navedeni u odobrenju;

2. ne obavlja ove operacije na temelju odobrenja HEMS;

3. mora dokazati da ograničenja helikoptera ili drugi opravdani aspekti onemogućavaju upotrebu odgovarajućih kriterija performanse; i

4. mora biti odobren u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305 točkom (b).

▼B

(c) Bez obzira na stavak CAT.IDE.H.240, ovakve operacije se mogu obavljati bez dodatne opreme za kisik, pod uvjetom da se kabina ne nalazi dulje od 30 minuta na apsolutnoj visini iznad 10 000 ft i da nikad nije na apsolutnoj visini većoj od 13 000 ft.

ODJELJAK 3.

Masa i ravnoteža

POGLAVLJE 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.POL.MAB.100 Masa i ravnoteža, opterećenje

(a) Tijekom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i središte mase (CG) zrakoplova moraju biti u skladu s ograničenjima navedenim u AFM-u ili u operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.

(b) Operator mora utvrditi masu i središte mase svakog zrakoplova stvarnim vaganjem prije početka njegove upotrebe i nakon toga u razmacima od četiri godine, ako se koriste mase pojedinačnih zrakoplova, te devet godina, ako se koriste mase flota. Moraju se uzeti u obzir skupni učinci izmjena i popravaka na masu i ravnotežu i primjereno dokumentirati. Zrakoplovi se moraju ponovo izvagati, ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(c) Vaganje obavlja proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

(d) Operator mora vaganjem ili upotrebom standardnih masa utvrditi masu svih operativnih dijelova i članova posade uključenih u suhu operativnu masu zrakoplova. Mora se odrediti utjecaj njihovog smještaja na CG zrakoplova.

(e) Operator mora utvrditi masu prometnog tereta, uključujući balast, stvarnim vaganjem ili odrediti masu prometnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i prtljage.

(f) Osim standardnih masa putnika i prijavljene prtljage, operator može upotrijebiti standardne mase za druge elemente tereta, ako dokaže nadležnom tijelu da ti elementi imaju jednaku masu ili da su njihove mase unutar navedenih dopuštenih odstupanja.

(g) Operator mora utvrditi masu napunjenog goriva na temelju stvarne gustoće, ili ako ona nije poznata, gustoće izračunate u skladu s metodom navedenom u operativnom priručniku.

(h) Operator osigurava:

1. da se utovar njegovih zrakoplova obavlja pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i

2. da je prometni teret u skladu s podacima upotrijebljenim za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

i. Operator mora ispunjavati dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenja u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom po odjeljku za teret i ograničenja u vezi s najvećim brojem sjedala. Za helikoptere, operator uz to mora uzeti u obzir promjene opterećenja tijekom leta.

▼B

(j) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na utovar i na sustav mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz točaka (a) do (i). Ovaj sustav mora obuhvaćati sve vrste planiranih operacija.

CAT.POL.MAB.105 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

(a) Operator mora prije svakog leta utvrditi podatke i dokumentaciju o masi i ravnoteži, u kojima se navodi teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora omogućiti zapovjedniku da utvrdi da su teret i njegov raspored takvi da granice zrakoplova u pogledu mase i ravnoteže ne budu premašene. Dokumentacija o masi i ravnoteži uključuje sljedeće informacije:

1. registraciju i tip zrakoplova;
2. identifikaciju, broj i datum leta;
3. ime zapovjednika;
4. ime osobe koja je pripremila dokument;
5. suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova:
   i. za avione klase performanse B i za helikoptere, CG ne mora biti naveden u dokumentaciji o masi i ravnoteži ako je, na primjer, raspored tereta u skladu s unaprijed izračunatom tablicom ravnoteže, ili ako se može dokazati da se za planiranu operaciju može osigurati pravilna ravnoteža, bez obzira na stvarno opterećenje;
6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;
7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, prema potrebi;
8. komponente opterećenja uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;
9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;
10. primjenjive položaje CG-a zrakoplova; i
11. granične vrijednosti mase i CG-a.

Gornje informacije moraju biti na raspolaganju u dokumentima za planiranje leta ili u sustavima za masu i ravnotežu. Neke od ovih informacija mogu biti sadržane u drugim dokumentima koji su već na raspolaganju za upotrebu.

(b) Kada se podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži izrađuju pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operator mora provjeriti integritet izlaznih podataka.

(c) Osoba koja nadzire ukrcavanje zrakoplova mora vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrditi da su teret i njegov raspored u skladu s dokumentacijom o masi i ravnoteži, koja se daje zapovjedniku. Zapovjednik vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrđuje prihvaćanje.

(d) Operator navodi postupke za promjene opterećenja u posljednjem trenutku, kako bi osigurao:

1. da se zapovjednik upozori na bilo kakvu promjenu u posljednjem trenutku do koje je došlo nakon što je dokumentacija o masi i ravnoteži dovršena, te da se ona unese u dokumente za planiranje leta koji sadrže dokumentaciju o masi i ravnoteži;

▼B

2. da je navedena najveća dozvoljena promjena broja putnika ili tereta u posljednjem trenutku; i

3. da se izradit nova dokumentacija o masi i ravnoteži, ako se taj najveći broj premaši.

(e) Operator mora dobiti odobrenje nadležnog tijela, ako kao primarni izvor za otpremu zrakoplova želi koristiti integrirani računalni sustav za masu i ravnotežu u zrakoplovu ili samostalni računalni sustav za masu i ravnotežu. Operator mora dokazati točnost i pouzdanost takvog sustava.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI, OPREMA

ODJELJAK 1.

Avioni

CAT.IDE.A.100 Instrumenti i oprema – općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobravaju se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003, osim sljedećeg:

1. rezervni osigurači;

2. samostalne prijenosne svjetiljke;

3. točan mjerač vremena;

4. držač za karte;

5. komplet za prvu pomoć;

6. komplet za hitnu medicinsku pomoć;

7. megafoni;

8. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

9. sidra i oprema za privezivanje; i

10. uređaji za sigurnosno vezivanje djece.

(b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom i koji se ne moraju odobriti u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003, ali se nose u zrakoplovu, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

1. letačka posada ne smije informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili iz stavaka CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, VA.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345; i

2. ti instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, niti u slučaju njihovog kvara ili greške.

(c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kojeg mjestu na kojem se zahtijeva njegova upotreba.

▼B

(d) Oni instrumenti koje koristi bilo koji član letačke posade moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutačnu upotrebu.

CAT.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije aviona koji se zahtijevaju za predviđeni let ne rade ili ih nema, osim ako:

(a) se avionom operira u skladu s MEL-om operatora; ili

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za operiranje avionom unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

(a) Avioni moraju biti opremljeni rezervnim električnim osiguračima jačina potrebnih za potpunu zaštitu električnog kruga, za zamjenu onih osigurača koji se mogu mijenjati tijekom leta.

(b) Broj rezervnih osigurača koje treba nositi je onaj od sljedećih koji je veći:

1. 10 % od broja osigurača svake jačine; ili

2. tri osigurača za svaku jačinu.

CAT.IDE.A.115 Operativna svjetla

(a) Avioni kojima se operira danju, opremljeni su:

1. sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona, radi primjerenog osvjetljivanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju aviona;

3. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike; i

4. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima.

(b) Avioni kojima se operira noću, dodatno su opremljeni:

1. navigacijskim/pozicionim svjetlima;

2. dvama svjetlima za slijetanje ili jednim svjetlom koje se napaja iz dva odvojena električna sustava; i

3. svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako se avionom operira kao hidroavionom.

CAT.IDE.A.120 Oprema za čišćenje vjetrobranskog stakla

Avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg opremljeni su na svakom pilotskom mjestu napravom, pomoću koje se tijekom padalina dio vjetrobranskog stakla održava čistim.

▼B

CAT.IDE.A.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Avioni kojima se operira danju prema VFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:

i. magnetskog smjera;

ii. vremena u satima, minutama i sekundama;

iii. barometarske visine;

iv. indicirane zračne brzine;

v. vertikalne brzine;

vi. zaokreta i klizanja;

vii. uzdužnog položaja;

viii. smjera;

ix. vanjske temperature zraka; i

x. Machovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:

1. barometarske visine;

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. zaokreta i klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. smjera.

(c) Uređaj za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja, na raspolaganju je za:

1. avione s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet; i

2. avione za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana 1. travnja 1999. ili kasnije.

(d) Jednomotorni avioni za koje je individualna CofA izdana prije 22. svibnja 1995., izuzimaju se od zahtjeva iz točke (a) podtočke 1. alineja vi, vii, viii i ix, ako bi za njihovo ispunjavanje bila potrebna naknadna ugradnja opreme.

CAT.IDE.A.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Avioni kojima se operira prema VFR-u noću ili prema IFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

(a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:

1. magnetskog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

3. indicirane zračne brzine;

▼B

4. vertikalne brzine;

5. zaokreta i klizanja, ili samo klizanja u slučaju aviona opremljenih pomoćnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

6. uzdužnog položaja;

7. stabiliziranog smjera;

8. vanjske temperature zraka; i

9. Machovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

(b) Dvama uređajima za mjerenje i pokazivanje barometarske visine.

(c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(d) Uređajem za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine koji se zahtijevaju u točki (a) podtočki 3. i u točki (h) podtočki 2., radi kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Sredstvom za obavješćivanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva točkom (d), za avione:

1. za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) izdana 1. travnja 1998. ili kasnije; ili

2. za koje je individualna CofA izdana prije 1. travnja 1998., čiji je MTCOM veći od 5 700 kg i MOPSC veći od devet.

(f) Dvama nezavisnim sustavima za statički tlak, osim za elisne avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje.

(g) Jednim sustavom za statički tlak i jednim alternativnim izvorom statičkog tlaka za elisne avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje.

(h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:

1. barometarske visine;

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. zaokreta i klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. stabiliziranog smjera.

i. Za avione s MTCOM-om većom od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, dodatnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji se može upotrebljavati s bilo kojeg pilotskog mjesta, i koji:

1. se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije te se, nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan o uobičajenom sustavu za opskrbu električnom energijom;

2. omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbu električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke;

3. djeluje neovisno o bilo kojem drugom uređaju za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

▼B

4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom;

5. osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije, osim za avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manji, koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici i koji su opremljeni pomoćnim pokazivačem uzdužnog položaja na lijevoj strani ploče s instrumentima;

6. omogućava da je letačkoj posadi potpuno jasno kada se dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja napaja iz izvora energije za hitne slučajeve; i

7. kada dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja ima svoje namjensko napajanje energijom, postoji povezan pokazatelj, bilo na samom instrumentu ili na ploči s instrumentima, koji pokazuje kada se koristi to napajanje.

(j) Držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta može lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Avioni kojima se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.A.140 Sustav za upozoravanje na visinu

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni sustavom za upozoravanje na visinu:

1. turboelisni avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet; i

2. turbomlazni avioni.

(b) Sustav za upozoravanje na visinu može:

1. upozoriti letačku posadu na približavanje visini koja je unaprijed odabrana; i

2. upozoriti letačku posadu, najmanje zvučnim signalom, kada dođe do odstupanja od unaprijed odabrane visine.

(c) Bez obzira na točku (a) avioni čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1972. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici, izuzimaju se od zahtjeva za opremljenost sustavom za upozoravanje na visinu.

CAT.IDE.A.150 Sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod aviona (TAWS)

(a) Avioni na turbinski pogon s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

(b) Avioni s klipnim motorima s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

CAT.IDE.A.155 Sustav za izbjegavanje sudara aviona (ACAS)

Osim ako je drukčije predviđeno Uredbom (EU) br. 1332/2011, avioni na turbinski pogon s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sustavom ACAS II.

▼B

CAT.IDE.A.160 Zrakoplovna oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Sljedeći zrakoplovi moraju biti opremljeni zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada se njima operira noću ili u IMC-u u područjima u kojima se duž rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta:

1. avioni s kabinom pod tlakom;

2. avioni s kabinom koja nije pod tlakom, s MTCOM-om većim od 5 700 kg; i

3. avioni s kabinom koja nije pod tlakom, s MOPSC-om većim od devet.

CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

(a) Avioni kojima se operira noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvjetljivanje ili otkrivanje nakupina leda.

(b) Uređaj za osvjetljivanje nakupina leda ne smije uzrokovati bliještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.A.170 Sustav interfona za letačku posadu

Avioni kojima operira više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letačke posade.

CAT.IDE.A.175 Sustav interfona za članove posade

Avioni s MTCOM-om većim od 15 000 kg, ili s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sustavom interfona za članove posade, osim aviona za koje je prva individualna CofA bila izdana prije 1. travnja 1965. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici.

CAT.IDE.A.180 Sustav za obavješćivanje putnika

Avioni s MOPSC-om većim od 19 moraju biti opremljeni sustavom za obavješćivanje putnika.

CAT.IDE.A.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljeni sljedeći avioni:

1. avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg; i

2. višemotorni turbinski avioni s MTCOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. siječnja 1990. ili kasnije;

(b) CVR mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje:

1. dva posljednja sata, u slučaju aviona iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA bila izdana 1. travnja 1998. ili kasnije;

2. posljednjih 30 minuta za avione iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA bila izdana prije 1. travnja 1998.; ili

▼B

3. posljednjih 30 minuta u slučaju aviona iz točke (a) podtočke 2.

(c) CVR, uz navođenje vremena, snima:

1. glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radiopostajom u pilotskoj kabini;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade upotrebom sustava interfona i sustava za obavješćivanje putnika, ako su ugrađeni;

3. zvučni okoliš pilotske kabini, uključujući, bez prekidanja:

i. za avione za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u upotrebi;

ii. za avione iz točke (a) podtočke 2. za koje je individualna CofA bila prvi put izdana prije 1. travnja 1998., zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, ako je moguće;

i

4. glasovne ili zvučne signale kojima se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

(d) CVR počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je individualna CofA bila izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, CVR počinje automatski snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta, u slučaju:

1. aviona iz točke (a) podtočke 1. za koje je individualna CofA bila izdana nakon 1. travnja 1998.; ili

2. aviona iz točke (a) podtočke 2.

(f) CVR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

CAT.IDE.A.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:

1. avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. lipnja 1990. ili kasnije;

▼B

2. turbinski avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdana prije 1. lipnja 1990.; i

3. višemotorni turbinski avioni s MTCOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije.

(b) FDR snima:

1. vrijeme, visinu, zračnu brzinu, uobičajeno ubrzanje i smjer, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 2. s MTCOM-om manjim od 27 000 kg;

2. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. s MTCOM-om manjim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

3. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2. s MTCOM-om većim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

4. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 10 sati u slučaju aviona iz točke (a) podtočke 3. za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.; ili

5. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 3., za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u avionu koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letačkoj posadi.

(d) FDR počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je individualna CofA bila izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

▼B

CAT.IDE.A.195 Snimanje podatkovnih veza

(a) Avioni za koje je individualna CofA prvi put izdana 8. travnja 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:

1. poruke u okviru komunikacije putem podatkovne veze, povezane s komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:

   i. uspostavljanje podatkovne veze;

   ii. komunikacija između kontrolora i pilota;

   iii. usmjereni nadzor;

   iv. informacije o letu;

   v. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, nadzor nad emitiranjem iz zrakoplova;

   vi. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, operativni kontrolni podaci zrakoplova; i

   vii. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, grafički prikazi;

2. informacije koje omogućavaju korelaciju s bilo kojim povezanim zapisima u vezi s komunikacijama putem podatkovne veze, koji su pohranjeni odvojeno od aviona; i

3. informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze, uzimajući u obzir arhitekturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija te metodu za dohvat tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu s podacima snimljenim na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje podataka mora imati mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje jednako dugo kako je u stavku CAT.IDE.A.185 navedeno za CVR-e.

(d) Uređaj za snimanje mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje CVR-a navedenim u stavku CAT.IDE.A.185 točkama (d) i (e).

CAT.IDE.A.200 Kombinirani uređaj za snimanje

Ispunjavanje zahtjeva u pogledu CVR-a i FDR-a može se postići:

(a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona koji moraju biti opremljeni CVR-om ili FDR-om;

▼B

(b) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om 5 700 kg ili manje koji moraju biti opremljen CVR-om i FDR-om; ili

(c) dvama kombiniranim uređajima za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om većim od 5 700 kg koji moraju biti opremljen CVR-om i FDR-om.

CAT.IDE.A.205 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sustavi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

(a) Avioni moraju biti opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za svaku osobu u avionu staru 24 mjeseci ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj, osim kako je navedeno u podtočki 3.;

3. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu i remenima za zadržavanje na svakom ležaju, u slučaju aviona s MCTOM-om manjim od 5 700 kg i s MOPSC-om manji od devet, nakon 8. travnja 2015.;

4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseci;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu:

   i. na svakom sjedalu letačke posade i na bilo kojem sjedalu koje se nalazi pokraj pilotskog sjedala;

   ii. na svakom sjedalu za promatrača smještenom u pilotskoj kabini;

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:

1. ima jednu točku za otkopčavanje;

2. na sjedalima letačke posade, na bilo kojem sjedalu koje se nalazi pokraj sjedala pilota, i na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno.

CAT.IDE.A.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Avioni u kojima sva putnička sjedala nisu vidljiva sa sjedala letačke posade, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.A.215 Unutarnja vrata i zavjese

Avioni moraju biti opremljeni:

(a) u slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, vratima između putničke kabine i pilotske kabine s natpisom „samo za posadu” i s mehanizmom za zaključavanje, kako bi se spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja člana letačke posade;

(b) lako dostupnim mehanizmom za otvaranje svakih vrata koja odjeljuju putničku kabinu od nekog drugog odjeljka u kojem se nalaze izlazi za slučaj opasnosti;

▼B

(c) mehanizmom za zadržavanje u otvorenom položaju bilo kojih vrata ili zastora, koji odjeljuju putničku kabinu od drugih prostora kojima se mora pristupiti kako bi se došlo do bilo kojeg potrebnog izlaza za slučaj opasnosti s bilo kojeg putničkog sjedala;

(d) natpisom na svakim unutarnjim vratima ili pokraj svake zavjese kroz koje se prilazi izlazu za slučaj opasnosti za putnike, na kojem je navedeno da tijekom polijetanja i slijetanja moraju biti pričvršćeni u otvorenom položaju; i

(e) uređajem za svakog člana posade, za otključavanje bilo kojih vrata koja su uobičajeno dostupna putnicima i koja putnici mogu zaključati.

CAT.IDE.A.220 Komplet za prva pomoć

(a) Avioni moraju biti opremljeni kompletima za prvu pomoć, u skladu s tablicom 1.

Tablica 1.

Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 ili više	6

(b) Kompleti za prvu pomoć:

1. moraju biti lako dostupni za upotrebu; i

2. moraju se obnavljati.

CAT.IDE.A.225 Komplet za hitnu medicinsku pomoć

(a) Avioni s MOPSC-om većim od 30 moraju biti opremljeni kompletom za hitnu medicinsku pomoć, ako je bilo koja točka na planiranoj ruti udaljena više od 60 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom od aerodroma na kojem se može očekivati da je na raspolaganju stručna medicinska pomoć.

(b) Zapovjednik osigurava da lijekove daju samo odgovarajuće kvalificirane osobe.

(c) Komplet za hitnu medicinsku pomoć iz točke (a):

1. mora biti zaštićen od prašine i vlage;

2. mora se prevoziti na takav način, da je onemogućen neovlašteni pristup; i

3. mora se obnavljati.

CAT.IDE.A.230 Kisik za prvu pomoć

(a) Avioni s održavanjem tlaka na visinama iznad 25 000 ft, u slučaju operacije za koju se zahtijeva član kabinske posade, moraju biti opremljeni zalihom nerazrijeđenog kisika za putnike kojima zbog fizioloških razloga može bit potreban kisik nakon sniženja tlaka zraka u kabini.

▼B

(b) Zaliha kisika iz točke (a) izračunava se upotrebom prosječne brzine protoka od najmanje tri litre pri standardnoj temperaturi, vlazi i tlaku (STPD)/minuta/osoba. Ova zaliha kisika mora biti dovoljna za ostatak leta nakon smanjenja tlaka zraka u kabini, kada je visina kabine iznad 8 000 ft ali nije veća od 15 000 ft, za najmanje 2 % putnika koji se prevoze, ali ni u kojem slučaju za manje od jedne osobe.

(c) Mora biti dovoljan broj jedinica za raspodjelu, ali ni u kojem slučaju manje od dvije, s mehanizmom koji kabinskom osoblju omogućava upotrebu zalihe.

(d) Oprema za kisik za prvu pomoć mora omogućavati stvaranje masovnog protoka do svakog korisnika od najmanje četiri litre u minuti pri STDP-u.

CAT.IDE.A.235 Dodatni kisik – avioni s održavanjem tlaka

(a) Avioni s održavanjem tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika u skladu s tablicom 1.

(b) Avioni s održavanjem tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, moraju biti opremljeni:

1. maskama za brzu opskrbu kisikom, za članove letačke posade;

2. dostatnim brojem rezervnih dovoda kisika i maski ili prijenosnih jedinica kisika s maskama, koji su ravnomjerno raspoređeni po putničkoj kabini kako bi se osigurala trenutačna raspoloživost kisika svakom zahtijevanom članu kabinske posade;

3. jedinicom za raspodjelu kisika, povezanom s terminalnim mjestima za opskrbu kisikom, koji su trenutačno dostupni svakom članu kabinske posade, dodatnom članu posade i osobama koje sjede na putničkim sjedalima, bez obzira na to gdje sjede; i

4. uređajem za upozoravanje letačke posade na bilo kakav gubitak tlaka.

(c) U slučaju aviona s održavanjem tlaka, za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 8. studenoga 1998. i kojima se operira na barometarskim visinama iznad 25 000 ft ili koji lete na ili ispod 25 000 ft u uvjetima koji im ne dopuštaju sigurno spuštanje na 13 000 ft unutar četiri minute, individualne jedinice za raspodjelu kisika iz točke (b) podtočke 3., moraju se automatski aktivirati.

(d) Ukupan broj jedinica za raspodjelu i dovoda iz točke (b) podtočke 3. i točke (c) mora biti najmanje 10 % veći od broja sjedala. Dodatne se jedinice ravnomjerno raspoređuju po cijeloj putničkoj kabini.

(e) Bez obzira na točku (a), zahtjevi u pogledu opskrbe kisikom članova kabinske posade, dodatnih članova posade i putnika u slučaju aviona koji nisu certificirani za letenje na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, mogu se smanjiti tijekom cjelokupnog vremena letenja na barometarskim visinama kabine između 10 000 ft i 13 000 ft, za sve zahtijevane članove kabinske posade i za najmanje 10 % putnika, ako se avion, na svim točkama duž rute kojom leti, može unutar četiri minute sigurno spustiti na barometarsku visinu kabine od 13 000 ft.

▼B

(f) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 1. točke (b) podtočke 1. i retka 2. obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 20 minuta leta na 10 000 ft.

(g) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 1. točke (b) podtočke 2. obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 110 minuta leta na 10 000 ft.

(h) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 3 obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 15 000 ft u 10 minuta.

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione s održavanjem tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft. (b) Ostalo vrijeme leta, kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft ali ne prelazi 13 000 ft, nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kojem slučaju manje od: 1. 30-minutne opskrbe za avione certificirane za let na visinama koje ne prelaze 25 000 ft; 2. dvosatne opskrbe za avione certificirane za let na visinama iznad 25 000 ft
2. Zahtijevane članove kabinske posade	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft, ali ne manje od 30-minutne opskrbe. (b) Cijelo vrijeme leta kada je barometarska visina kabine veća od 10 000 ft, ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3. 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od 10-minutne opskrbe.
4. 30 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 14 000 ft, ali ne prelazi 15 000 ft.
5. 10 % putnika (*)	Ostatak leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft, ali ne prelazi 14 000 ft, nakon prvih 30 minuta na tim visinama.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u kabini uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

▼B

CAT.IDE.A.240 Dodatni kisik – avioni bez održavanja tlaka

Avioni bez održavanja tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti potrebne zalihe kisika u skladu s tablicom 1.

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u kabini uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

CAT.IDE.A.245 Zaštitna oprema za disanje za posadu

(a) Svi avioni s održavanjem tlaka i avioni bez održavanja tlaka s MTCOM-om većom od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od 19 sjedala, moraju biti opremljeni zaštitnom opremom za disanje (PBE) za zaštitu očiju, nosa i usta i za osiguravanje, za razdoblje od najmanje 15 minuta:

1. kisika za svakog člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini;

2. plina za disanje za svakog zahtijevanog člana kabinske posade, pokraj njegovog dodijeljenog mjesta; i

3. plina za disanje iz prijenosnog PBE-a za jednog člana letačke posade, pokraj njegovog dodijeljenog mjesta, u slučaju kada se avionom operira s letačkom posadom koja se sastoji od više od jednog člana, a nema niti jednog člana kabinske posade.

(b) PBE koji je namijenjen za letačku posadu, ugrađuje se u pilotsku kabinu i dostupan je za trenutačnu upotrebu svakom zahtijevanom člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.

(c) PBE namijenjen za kabinsku posadu ugrađuje se pokraj dodijeljenog mjesta svakog zahtijevanog člana kabinske posade.

▼B

(d) Avioni moraju biti opremljeni dodatnim prijenosni PBE-om ugrađenim pokraj ručnog aparata za gašenje požara iz stavka CAT.IDE.A.250 ili pokraj ulaza u odjeljak za teret, u slučaju kada je aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret.

(e) Tijekom upotrebe, PBE ne smije onemogućavati upotrebu komunikacijskih uređaja iz stavaka CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Avioni moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.

(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini, ili lako dostupan za upotrebu u njoj.

(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B te u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta.

(d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara, moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kojem se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojima se nalaze ljudi, moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.

(e) Avioni moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu s tablicom 1., koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1.

Broj ručnih aparata za gašenje požara

Najveći odobreni broj putničkih sjedala	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 ili više	8

CAT.IDE.A.255 Sjekira i željezna poluga za razbijanje

(a) Avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni najmanje jednom sjekirom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini.

(b) U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 200, potrebna je dodatna sjekira ili željezna poluga za razbijanje, smještena u kuhinji ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.

(c) Sjekire i željezne poluge za razbijanje, smještene u putničkoj kabini, ne smiju biti vidljive putnicima.

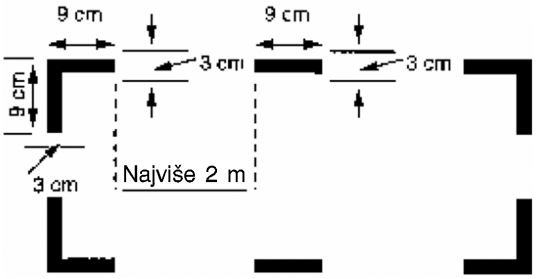
▼B

CAT.IDE.A.260 Označivanje mjesta za prodor u avion

Ako su na trupu aviona označena mjesta prikladna za prodor spasilačkih ekipa u avion u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na slici 1.

Slika 1.

Oznaka mjesta za prodor u zrakoplov



CAT.IDE.A.265 Oprema za evakuaciju u hitnim slučajevima

(a) Avioni s visinom praga izlaza za putnike u hitnim slučajevima, koji je više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla, moraju na svakom takvom izlazu biti opremljeni opremom kojom se putnicima i posadi omogućuje da se u hitnim slučajevima sigurno spuste na tlo.

(b) Bez obzira na točku (a), takva se oprema ne zahtijeva na izlazima iznad krila, ako je mjesto na kojem završava put izlaza za hitne slučajeve koje je označeno na konstrukciji aviona, manje od 1,83 metara (6 ft) iznad tla dok je zrakoplov na zemlji, podvozje izvučeno, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, ovisno o tome koji je od položaja zakrilaca viši u odnosu na zemlju.

(c) Avioni koji moraju imati odvojeni izlaz za hitne slučajeve za letačku posadu, kod kojih je najniža točka izlaza za hitne slučajeve više od 1,83 metara (6 ft) iznad tla, moraju biti opremljeni opremom kojom se svim članovima letačke posade pomaže pri sigurnom spuštanju na tlo u hitnim slučajevima.

(d) Visine iz točaka (a) i (c) mjere se:

1. s izvučenim podvozjem; i

2. nakon loma ili neuspjelog izvlačenja jedne ili više nogu podvozja, u slučaju aviona za koje je certifikat tipa izdana nakon 31. ožujka 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Avioni s MOPSC-om većim od 60 i kojima se prevozi najmanje jedan putnik, moraju biti opremljeni sljedećim brojem prijenosnih baterijskih megafona, koji su tijekom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupni članovima posade za upotrebu:

(a) Za svaku putničku kabinu:

Tablica 1.

Broj megafona

Broj putničkih sjedala	Broj megafona
61 do 99	1
100 ili više	2

(b) Za avione s više od jedne putničke kabine, u svim slučajevima kada je ukupni broj putničkih sjedala veći od 60, potreban je najmanje jedan megafon.

▼B

CAT.IDE.A.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

(a) Avioni s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni sustavom za osvjetljivanje u hitnim slučajevima koji ima neovisno napajanje energijom, radi olakšavanja evakuacije aviona.

(b) U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, sustav za osvjetljivanja u hitnim slučajevima iz točke (a) uključuje:

1. izvore općeg osvjetljenja kabine;

2. unutarnje osvjetljenje u područjima izlaza za hitne slučajeve u razini poda;

3. osvijetljene oznake izlaza za hitne slučajeve i znakova za određivanje položaja;

4. u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predan prije 1. svibnja 1972., kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima iznad krila i na izlazima na kojima se zahtijeva oprema za pomoć pri silaženje;

5. u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predan nakon 30. travnja 1972., kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima za hitne slučajeve za putnike; i

6. u slučaju aviona za koje je certifikat tipa bio prvi put izdana 31. prosinca 1957. ili kasnije, sustav za označivanje puta za spašavanje u blizini poda u putničkim kabinama.

(c) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat tipa temelji na kodeksu o plovidbenosti Agencije, sustav za osvjetljivanja u hitnim slučajevima iz točke (a) uključuje opremu navedenu u točki (b) podtočkama 1. do 3.

(d) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat tipa ne temelji na kodeksu o plovidbenosti Agencije, sustav za osvjetljivanja u hitnim slučajevima iz točke (a) uključuje opremu navedenu u točki (b) podtočki 1.

(e) Avioni čiji je MOPSC devet ili manje, kojima se operira noću, moraju biti opremljeni izvorom za opće osvjetljenje kabine za olakšavanje evakuacije aviona.

CAT.IDE.A.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

(a) Avioni s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni najmanje:

1. dvama ELT-ovima, od kojih je jedan automatski, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdana nakon 1. srpnja 2008.; ili

2. jednim automatskim ELT-om ili dvama ELT-ovima bilo kojeg tipa, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdana 1. srpnja 2008. ili ranije.

▼B

(b) Avioni čiji je MOPSC 19 ili manji, moraju biti opremljeni najmanje:

1. jednim automatskim ELT-om u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdana nakon 1. srpnja 2008.; ili

2. jednim ELT-om bilo kojeg tipa, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put bila izdana 1. srpnja 2008. ili ranije.

(c) ELT bilo kojeg tipa mora imati mogućnost emitiranja istodobno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Let iznad vode

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u avionu ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseci, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen:

1. kopneni avioni kojima se leti iznad vode na udaljenosti većoj od 50 NM od obale ili ako polijeću ili slijeću na aerodrom na kojemu je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da postoji vjerojatnost prisilnog slijetanja na vodu; i

2. hidroavioni kojima se leti iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.

(c) Hidroavioni kojima se leti iznad vode moraju biti opremljeni:

1. sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje priveza, sidrenja ili manevriranja hidroaviona na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, težini i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

2. opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je to primjereno.

(d) Avioni kojima se leti iznad vode na udaljenosti od kopna prikladnog za prisilno slijetanje, koja je veća od one koja odgovara sljedećem:

1. 120 minuta leta putnom brzinom ili 400 NM, ovisno o tome što je manje, u slučaju aviona kojima se može nastaviti let do aerodroma ako kritični motor(-i) otkaže(-u)u na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili

2. za sve druge avione, 30 minuta leta putnom brzinom ili 100 NM, ovisno o tome što je manje,

moraju biti opremljeni opremom navedenom u točki (e).

(e) U avionima koji su u skladu s točkom (d) mora se nositi sljedeća oprema:

1. dovoljan broj splavi za spašavanje za prihvat svih osoba iz zrakoplova, koje su smještene tako da se mogu trenutačno upotrijebiti u slučaju nužde i čija je veličina dovoljna za prihvat svih preživjelih u slučaju gubitka jedne splavi s najvećim nominalnim kapacitetom;

2. svjetlo za određivanje položaja preživjelih u svakoj splavi za spašavanje;

▼B

3. oprema za spašavanje života primjerena predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu; i

4. najmanje dva ELT-a za preživljavanje (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Oprema za preživljavanje

(a) Avioni kojima se leti iznad područja u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:

1. signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;

2. najmanje jednim ELT(S)-om; i

3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u avionu.

(b) Dodatna oprema za preživljavanje navedena u točki (a) podtočki 3., ne mora se nositi ako avion:

1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu posebno teški, koja odgovara vremenu od:

i. 120 minuta leta putnom brzinom s jednim motorom izvan pogona (OEI), ako kritični motor(-i) otkaže(-u) na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili

ii. 30 minuta leta putnom brzinom za sve ostale avione;

2. ostaje unutar udaljenosti od područja koje je prikladno za prisilno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta putnom brzinom, za avione certificirane u skladu s primjenjivim standardom plovidbenosti.

CAT.IDE.A.325 Slušalice

(a) Avioni moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili mikrofonom koji se nosi oko vrata ili sličnim uređajem, za svakog člana letačke posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima u pilotskoj kabini.

(b) Avioni kojima se operira prema IFR-u ili noću moraju biti opremljeni tipkom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.A.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Avioni moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Ploča za izbor zvuka

Avioni kojima se operira prema IFR-u moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati sa svakog mjesta zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.A.340 Radio oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima

Avioni kojima se operira prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja u uobičajenim uvjetima širenja radijskih valova omogućava sljedeće:

(a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim postajama;

▼B

(b) komunikaciju s odgovarajućim ATC postajama s bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i

(c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.A.345 Komunikacijska i navigacijska oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima

(a) Avioni kojima se operira prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom i navigacijskom opremom u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio komunikacijska sustava koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom s bilo koje točke na ruti, uključujući odstupanja s rute.

(c) Bez obzira na točku (b), avioni koji se upotrebljavaju za operacije na male udaljenosti u sjevernoatlantskom zračnom prostoru u kojem se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (NAT MNPS), koje ne prelaze Sjeverni Atlantik, moraju biti opremljeni najmanje jednim komunikacijskim sustavom velikog dosega, ako su za dotični zračni prostor objavljeni alternativni komunikacijski postupci.

(d) Avioni moraju imati dostatnu navigacijsku opremu, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu s planom leta.

(e) Avioni koji se upotrebljavaju za letove u kojima se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

CAT.IDE.A.350 Trasponder

Avioni moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvješćivanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

CAT.IDE.A.355 Upravljanje elektroničkim navigacijskim podacima

(a) Operator može upotrebljavati samo proizvode elektroničkih navigacijskih podataka koji podržavaju navigacijsku aplikaciju sukladnu standardima integriteta odgovarajućim za predviđenu upotrebu podataka.

(b) Kada proizvodi elektroničkih navigacijskih podataka podržavaju navigacijsku aplikaciju potrebnu za operaciju za koju se Prilogom V. (dio-SPA) zahtijeva odobrenje, operator mora nadležnom tijelu dokazati da primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi ispunjavaju standarde integriteta odgovarajuće za predviđenu upotrebu podataka.

(c) Operator mora stalno pratiti integritet postupka i proizvoda, bilo izravno ili praćenjem sukladnosti pružatelja usluga, koji su treća strana.

(d) Operator mora osigurati pravovremenu raspodjelu i uključivanje trenutačnih i neizmijenjenih elektroničkih navigacijskih podataka svim avionima kojima su potrebni.

▼B

ODJELJAK 2.

Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobravaju se u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003, osim sljedećeg:

1. rezervni osigurači;

2. samostalne prijenosne svjetiljke;

3. točan mjerač vremena;

4. držač za karte;

5. komplet za prvu pomoć;

6. megafoni;

7. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

8. sidra i oprema za privezivanje; i

9. uređaji za sigurnosno vezivanje djece.

(b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom i koji se ne moraju odobriti u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003, ali se nose u helikopteru, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

1. letačka posada ne smije informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili iz stavaka CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345; i

2. ti instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, niti u slučaju njihovog kvara ili greške.

(c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kojeg mjestu na kojem se zahtijeva njegova upotreba.

(d) Oni instrumenti koje koristi bilo koji član letačke posade moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutačnu upotrebu.

CAT.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije helikoptera koji se zahtijevaju za predviđeni let ne rade ili ih nema, osim ako:

(a) se helikopterom operira u skladu s MEL-om operatora; ili

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za operiranje helikopterom unutar ograničenja MMEL-a.

▼B

CAT.IDE.H.115 Operativna svjetla

(a) Helikopteri kojima se operira danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sustavom svjetala za izbjegavanje sudara.

(b) Helikopteri kojima se operira noću ili prema IFR-u, uz zahtjev iz točke (a), moraju dodatno biti opremljeni:

1. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljivanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju helikoptera;

2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike;

3. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima;

4. navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

5. dvama svjetlima za slijetanje, od kojih se najmanje jedno može podešavati tijekom leta, kako bi se osvijetlilo tlo ispred i ispod helikoptera te tlo s obje strane helikoptera; i

6. svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

CAT.IDE.H.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se operira danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:

i. magnetskog smjera;

ii. vremena u satima, minutama i sekundama;

iii. barometarske visine;

iv. indicirane zračne brzine;

v. vertikalne brzine;

vi. klizanja; i

vii. vanjske temperature zraka.

2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:

1. barometarske visine;

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine; i

4. klizanja.

(c) Helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg i helikopteri kojima se operira iznad vode izvan vidnog dosega kopna, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, moraju biti opremljeni uređajem za mjerenje i pokazivanje:

1. uzdužnog položaja; i

2. smjera.

▼B

(d) Kod helikoptera s MTCOM-om većim od 3 175 kg ili MOPSC-om većim od devet, na raspolaganju mora biti oprema za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja.

CAT.IDE.H.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri kojima se operira prema VFR-u noću ili prema IFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

(a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:

1. magnetskog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

3. indicirane zračne brzine;

4. vertikalne brzine;

5. klizanja;

6. uzdužnog položaja;

7. stabiliziranog smjera; i

8. vanjske temperature zraka.

(b) Dvama uređajima za mjerenje i pokazivanje barometarske visine. Kod noćnih operacija prema VFR-u s jednim pilotom, jedan tlačni visinomjer može se zamijeniti radiovisinomjerom.

(c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(d) Uređajem za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine koji se zahtijevaju u točki (a) podtočki 3. i u točki (h) podtočki 2., radi kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Sredstvom za obavješćivanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva točkom (d), za helikoptere:

1. za koje je individualna CofA bila izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije; ili

2. za koje je individualna CofA bila izdana prije 1. kolovoza 1999., čiji je MTCOM veći od 3 175 kg i MOPSC veći od devet.

(f) Rezervnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji:

1. se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije te se u slučaju potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan o uobičajenom sustavu za opskrbu električnom energijom;

2. djeluje neovisno o bilo kojem drugom uređaju za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

3. se može koristiti s bilo kojeg pilotskog mjesta;

4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom;

5. nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbu električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke, omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta ili, u slučaju leta iznad neprijateljskog terena ili iznad mora, onoliko vremena koliko je potrebno da se dođe do prikladnog alternativnog mjesta za slijetanje, ovisno o tome što je više;

▼B

6. osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije; i

7. povezan je s uređajem za upozoravanje letačke posade, kada djeluje napajanjem iz svog namjenskog napajanja električnom energijom, uključujući i napajanje iz izvora energije za hitne slučajeve.

(g) Alternativnim izvorom statičkog tlaka za uređaje za mjerenje brzine, zračne brzine i vertikalne brzine.

(h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:

1. barometarske visine;

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. stabiliziranog smjera.

i. Za operacije prema IFR-u, držačem karte koji se nalazi na mjestu na kojem se karta može lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Helikopteri kojima se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.H.145 Radiovisinomjer

(a) Helikopteri kojima se leti iznad vode moraju biti opremljeni radiovisinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot, kada se operacija obavlja:

1. izvan vidnog dosega kopna;

2. pri vidljivosti manjoj od 1 500 m;

3. noću; ili

4. na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od tri minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.160 Helikopterska oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Helikopteri s MOPSC-om većim od devet kojima se operira prema IFR-u ili noću, moraju biti opremljeni helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada trenutačna meteorološka izvješća pokazuju da se duž predviđene rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta.

CAT.IDE.H.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

(a) Helikopteri kojima se operira noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvjetljivanje ili otkrivanje nakupina leda.

(b) Uređaj za osvjetljivanje nakupina leda ne smije uzrokovati bliještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

▼B

CAT.IDE.H.170 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima operira više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letačke posade.

CAT.IDE.H.175 Sustav interfona za člana posade

Helikopteri moraju biti opremljeni sustavom interfona za člana posade, ako se u helikopteru nalazi član posade koji nije član letačke posade.

CAT.IDE.H.180 Sustav za obavješćivanje putnika

(a) Helikopteri s MOPSC-om većim od devet moraju biti opremljeni sustavom za obavješćivanje putnika, izuzev navedenog u točki (b).

(b) Bez obzira na točku (a), helikopteri s MOPSC-om većim od devet i manjim od 20 izuzimaju se od zahtjeva za opremljenošću sustavom za obavješćivanje putnika, ako:

1. je helikopter konstruiran bez pregradne stjenke između pilota i putnika; i

2. operator može dokazati da se tijekom leta glas pilota može čuti i razumjeti na svim putničkim sjedalima.

CAT.IDE.H.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljene sljedeće vrste helikoptera:

1. svi helikopteri s MTCOM-om većim od 7 000 kg; i

2. helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 1987. ili kasnije.

(b) CVR mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje:

1. dva posljednja sata, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2., ako je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije;

2. posljednji sat za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije i prije 1. siječnja 2016.;

3. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA prvi put izdana prije 1. kolovoza 1999.; ili

4. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz točke (a) podtočke 2., kada je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.

(c) CVR, uz navođenje vremena, snima:

1. glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radiopostajom u pilotskoj kabini;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade upotrebom sustava interfona i sustava za obavješćivanje putnika, ako su ugrađeni;

▼B

3. zvučni okoliš pilotske kabini, uključujući, bez prekidanja:

i. za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade;

ii. za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. kolovoza 1999., zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade, ako je moguće;

4. glasovne ili zvučne signale kojima se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

(d) CVR počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), za helikoptere iz točke (a) podtočke 2., za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije:

1. CVR počinje automatski snimati prije nego što se helikopter počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon; i

2. ovisno o raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gađenja motora na kraju leta.

(f) CVR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

CAT.IDE.H.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

(a) Sljedeći helikopteri moraju biti opremljeni FDR-om, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:

1. helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije;

2. helikopteri s MTCOM-om većim od 7 000 kg ili s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 1989. ili kasnije, ali prije 1. kolovoza 1999.

(b) FDR snima parametre koji su potrebni za točno određivanje:

1. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, operacije i konfiguracije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 10 sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1. za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije;

2. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih osam sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

▼B

3. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih pet sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 2.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letačkoj posadi.

(d) FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

CAT.IDE.H.195 Snimanje podatkovnih veza

(a) Helikopteri za koje je individualna CofA prvi put izdana 8. travnja 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:

1. poruke u okviru komunikacije putem podatkovne veze, povezane s komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u helikopter i iz helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:

i. uspostavljanje podatkovne veze;

ii. komunikacija između kontrolora i pilota;

iii. usmjereni nadzor;

iv. informacije o letu;

v. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, nadzor nad emitiranjem iz zrakoplova;

vi. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, operativni kontrolni podaci zrakoplova;

vii. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, grafički prikazi;

2. informacije koje omogućavaju korelaciju s bilo kojim povezanim zapisima u vezi s komunikacijama putem podatkovne veze, koji su pohranjeni odvojeno od helikoptera; i

3. informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze, uzimajući u obzir arhitekturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija te mora biti na raspolaganju metoda za brzi dohvat tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu s podacima snimljenim na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje podataka mora imati mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje jednako dugo kako je u stavku CAT.IDE.H.185 navedeno za CVR-e.

▼B

(d) Uređaj za snimanje mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi.

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje CVR-a navedenim u stavku CAT.IDE.H.185 točkama (d) i (e).

CAT.IDE.H.200 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za CVR i FDR može se postići upotrebom jednog kombiniranog uređaja za snimanje.

CAT.IDE.H.205 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sustavi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za svaku osobu u helikopteru staru 24 mjeseci ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj;

3. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu za svakog putnika starog 24 mjeseci i više, za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije;

4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseci;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu, na svakom sjedalu letačke posade;

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:

1. ima jednu točku za otkopčavanje; i

2. na sjedalima letačke posade i na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno.

CAT.IDE.H.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Helikopteri u kojima sa sjedala letačke posade nisu vidljiva sva putnička sjedala, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.H.220 Komplet za prva pomoć

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim kompletom za prvu pomoć.

(b) Kompleti za prvu pomoć:

1. moraju biti lako dostupni za upotrebu;

2. moraju se obnavljati.

▼B

CAT.IDE.H.240 Dodatni kisik – helikopteri bez održavanja tlaka

Helikopteri bez održavanja tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika u skladu sa sljedećim tablicama.

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za kompleksne helikoptere bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u helikopteru uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

Tablica 2.

Minimalni zahtjevi za kisik za nekompleksne helikoptere bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini, članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima, i zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
2. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
3. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 2. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u helikopteru uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

▼B

CAT.IDE.H.250 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.

(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini, ili lako dostupan za upotrebu u njoj.

(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta.

(d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara, moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kojem se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojima se nalaze ljudi, moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.

(e) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu s tablicom 1., koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1.

Broj ručnih aparata za gašenje požara

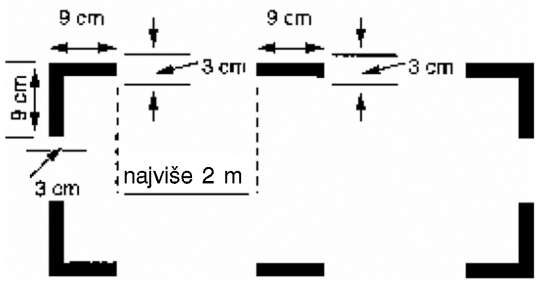
MOPSC	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Označivanje mjesta za prodor u helikopter

Ako su na trupu helikoptera označena mjesta prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na slici 1.

Slika 1.

Oznaka mjesta za prodor u helikopter



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteri s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni jednim prijenosnim baterijskim megafonom, koji je tijekom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupan članovima posade za upotrebu.

▼B

CAT.IDE.H.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

(a) Helikopteri s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni:

1. sustavom za osvjetljenje u hitnim slučajevima koji ima neovisno napajanje energijom, za osiguravanje izvora općeg osvjetljenja kabine i za olakšavanja evakuacije helikoptera; i

2. oznakama izlaza za hitne slučajeve i znakovima za određivanje položaja koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku.

(b) Helikopteri moraju biti opremljeni oznakama izlaza za hitne slučajeve koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku:

1. u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

2. u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu duljem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim automatskim ELT-om.

(b) Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 1 ili 2, koji se upotrebljavaju za operacije na moru za letove iznad vode u neprijateljskom okolišu i na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju biti opremljeni ELT-om koji se automatski aktivira (ELT(AD)).

(c) ELT bilo kojeg tipa mora imati mogućnost emitiranja istodobno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Prsluci za spašavanje

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u helikopteru ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseci, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen, kada se obavljaju operacije u:

1. klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

2. klasi performanse 3 na letovima iznad vode, izvan autorotacijske razdaljine od kopna;

3. klasi performanse 2 ili 3 kada se polijeće ili slijeće na aerodrom ili operativnu površinu na kojima je putanja polijetanja ili putanja slijetanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.

CAT.IDE.H.295 Odjela za preživljavanje za posadu

Svaki član posade mora na sebi imati odijelo za preživljavanje, kada se obavljaju operacije:

(a) u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode, kao potpora operacijama na moru, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, kada meteorološka izvješća ili prognoze koje su na raspolaganju zapovjedniku pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti niža od plus 10 °C, ili kada procijenjeno vrijeme za spašavanje premašuje procijenjeno vrijeme za preživljavanje;

▼B

(b) u klasi performanse 3 na letovima iznad vode, izvan autorotacijske razdaljine od kopna ili razdaljine od kopna za sigurno prisilno slijetanje, kada meteorološka izvješća ili prognoze koje su na raspolaganju zapovjedniku pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti niža od plus 10 °C.

CAT.IDE.H.300 Splavi za spašavanje, ELT-ovi za preživljavanje i oprema za preživljavanje na produženim letovima iznad vode

Helikopteri kojima se operira:

(a) u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

(b) u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu duljem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju biti opremljeni:

1. u slučaju helikoptera u kojem se prevozi manje od 12 osoba, najmanje jednom splavi za spašavanje čiji nominalni kapacitet nije manji od maksimalnog broja osoba u helikopteru, koja je spremljena tako da u hitnim slučajevima omogućava trenutačnu upotrebu;

2. u slučaju helikoptera u kojem se prevozi više od 11 osoba, najmanje dvjema splavima za spašavanje koje su spremljene tako da u hitnim slučajevima omogućavaju trenutačnu upotrebu, i koje su obje zajedno dostatne za prihvat svih osoba koje se mogu nalaziti u helikopteru i, ako se jedna od njih izgubi, preostala(-e) splav(i) za spašavanje ima(ju) kapacitet prekoračenja dovoljan za prihvat svih osoba u helikopteru;

3. najmanje jednim ELT-om za preživljavanje (ELT(S)) za svaku zahtijevanu splav za spašavanje; i

4. opremom za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, kako je primjereno za predviđeni let.

CAT.IDE.H.305 Oprema za preživljavanje

Helikopteri kojima se leti iznad područja u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:

(a) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;

(b) najmanje jednim ELT(S)-om; i

(c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

CAT.IDE.H.310 Dodatni zahtjevi za helikoptere kojima se obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području

Helikopteri kojima se obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

(a) Kada meteorološka izvješća ili prognoze koji su na raspolaganju zapovjedniku pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti niža od plus 10 °C, ili kada procijenjeno vrijeme za spašavanje premašuje izračunano vrijeme za preživljavanje, ili se planira obavljanje leta noću, sve osobe u helikopteru moraju na sebi imati odijelo za preživljavanje.

(b) Sve splavi za spašavanje koje se nose u helikopteru u skladu sa stavkom CAT.IDE.H.300, moraju biti smještene tako da se mogu upotrijebiti u morskim uvjetima, u kojima su bile ocijenjene karakteristike helikoptera povezane s prisilnim slijetanju na vodu, plutanjem i uravnoteženjem, kako bi se ispunili zahtjevi u pogledu prisilnog slijetanja na vodu za certificiranje.

▼B

(c) Helikopteri moraju biti opremljeni sustavom za osvjetljenje u hitnim slučajevima koji ima neovisno napajanje energijom, za osiguravanje izvora općeg osvjetljenja kabine i za olakšavanja evakuacije helikoptera.

(d) Svi izlazi za hitne slučajeve, uključujući izlaze za hitne slučajeve za posadu, kao i sredstva za njihovo otvaranje moraju biti uočljivo označeni, za vođenje osoba u helikopteru koje upotrebljavaju izlaze pri dnevnom svjetlu ili u mraku. Ove oznake su konstruirane tako da ostaju vidljive ako se helikopter prevrne i kabina potopi.

(e) Sva vrata koja se ne mogu izbaciti a koja su projektirana kao izlaz za nuždu u slučaju prisilnog slijetanja na vodu, moraju imati napravu za njihovo zadržavanje u otvorenom položaju do maksimuma koji se zahtijeva pri ocjenjivanju za prisilno slijetanje na vodu i plutanje, tako da ne ometaju izlaženje ljudi iz helikoptera u svim uvjetima na moru.

(f) Sva vrata, prozori ili drugi otvori u putničkoj kabini koji su ocijenjeni kao prikladni za potrebe podvodnog spašavanja, moraju biti opremljeni tako, da se lako upotrebljavaju u hitnim slučajevima.

(g) Prsluci za spašavanje se moraju stalno nositi, osim ako putnik ili član posade ima na sebi integrirano odijelo za preživljavanje koje ispunjava skupni zahtjev za odijelo za preživljavanje i za prsluk za spašavanje.

CAT.IDE.H.315 Helikopteri certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vodi moraju biti opremljeni:

(a) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje priveza, sidrenja ili manevriranja helikoptera na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, težini i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

(b) opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je to primjereno.

CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prisilno slijetanje na vodu

(a) Helikopteri moraju biti konstruirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim propisima o plovidbenosti, kada se upotrebljavaju za operacije klase performanse 1 ili 2 za letove iznad vode u neprijateljskom okolišu na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

(b) Helikopteri moraju biti konstruirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim propisima o plovidbenosti, ili moraju imati opremu za plutanje za hitne slučajeve, kada se njima obavljaju operacije u:

1. u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode u okolišu koji nije neprijateljski, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

2. u klasi performanse 2, kada polijeću ili slijeću iznad vode, osim u slučaju operacija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) kada se radi minimiziranja izloženosti, slijetanje ili polijetanje na operativnoj površini HEMS-a smještenoj u gusto naseljenom području, obavlja iznad vode;

3. u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je veća od sigurne razdaljine za prisilno slijetanje.

▼B

CAT.IDE.H.325 Slušalice

Kada god se zahtijeva radiokomunikacijski i/ili radionavigacijski sustav, helikopteri moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili sličnim uređajem i tipkom za aktiviranje predajnika na komandama leta, za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima.

CAT.IDE.H.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Ploča za izbor zvuka

Helikopteri kojima se operira prema IFR-u moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati s mjesta svakog zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.H.340 Radio oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima

Helikopteri kojima se operira prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija može obavljati prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja u uobičajenim uvjetima širenja radijskih valova mora omogućavati sljedeće:

(a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim postajama;

(b) komunikaciju s odgovarajućim ATC postajama s bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i

(c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.H.345 Komunikacijska i navigacijska oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima

(a) Helikopteri kojima se operira prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom i navigacijskom opremom u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio komunikacijska sustava koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom s bilo koje točke na ruti, uključujući odstupanja s rute.

(c) Helikopteri moraju imati dostatnu navigacijsku opremu, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu s planom leta.

(d) Helikopteri koji se upotrebljavaju za letove u kojima se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

CAT.IDE.A.350 Trasponder

Helikopteri moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvješćivanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

▼B

PRILOG V.

POSEBNA ODOBRENJA

[DIO-SPA]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

SPA.GEN.100 Nadležno tijelo

▼M1

(a) Nadležno tijelo za izdavanje posebnog odobrenja:

1. za operatora komercijalnog zračnog prijevoza, tijelo države članice u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja;

2. za nekomercijalnog operatora, tijelo države u kojoj operator ima poslovni nastan ili stalno boravište.

(b) Bez obzira na točku (a) podtočku 2. primjenjivi uvjeti iz ovog Priloga za odobrenje sljedećih operacija ne primjenjuju se na nekomercijalnog operatora koji upravlja zrakoplovom registriranim u trećoj zemlji ako je država registracije treća zemlja koja je izdala ta odobrenja:

1. navigacija temeljena na performansama (PBN);

2. specifikacije za minimalne navigacijske mogućnosti (MNPS);

3. minimum smanjenog vertikalnog razdvajanja zračnog prostora (RVSM).

▼B

SPA.GEN.105 Zahtjev za posebno odobrenje

(a) Operator koji podnosi zahtjev za prvotno izdavanje posebnog odobrenja, dostavlja nadležnom tijelu dokumentaciju koja se zahtijeva u odgovarajućem poddijelu, zajedno sa sljedećim informacijama:

1. ime, adresa i adresa za dostavu poštanskih pošiljaka podnositelja zahtjeva;

2. opis predviđene operacije.

(b) Operator dostavlja nadležnom tijelu sljedeće dokaze:

1. dokaz o sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg poddijela;

▼M2

2. dokaz da su u obzir uzeti odgovarajući elementi određeni u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

(c) Operator čuva evidencije koje se odnose na točke (a) i (b) najmanje tijekom trajanja operacije za koju se zahtijeva posebno odobrenje, ili, prema potrebi, u skladu s Prilogom III. (dio-ORO).

SPA.GEN.110 Povlastice operatora koji ima posebno odobrenje

▼M1

Raspon aktivnosti za čije obavljanje operator ima odobrenje dokumentira se i navodi:

(a) za operatore koji imaju svjedodžbu zračnog prometa (AOC) u operativnim specifikacijama AOC-a.

(b) za ostale operatore u popisu posebnih odobrenja.

▼B

SPA.GEN.115 Promjene posebnog odobrenja

Kada promjene utječu na uvjete posebnog odobrenja, operator mora nadležnom tijelu dostaviti relevantnu dokumentaciju i dobiti prethodno odobrenje za operaciju.

▼M2

SPA.GEN.120 Trajna valjanost posebnog odobrenja

Posebna odobrenja izdaju se na neograničeni rok i ostaju valjana dok operator ispunjava zahtjeve povezane s posebnim odobrenjem i poštuje odgovarajuće elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

PODDIO B

OPERACIJE PRI KOJIMA SE KORISTI NAVIGACIJA TEMELJENA NA PERFORMANSAMA (PBN)

SPA.PBN.100 PBN operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru, na rutama ili u skladu s postupcima za koje su utvrđene specifikacije navigacije temeljene na performansama (PBN), samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela za obavljanje takvih operacija. Za obavljanje operacija u određenom zračnom prostoru prostorne navigacije 5 (RNAV5 (osnovna prostorna navigacija, B-RNAV)), nije potrebno posebno odobrenje.

SPA.PBN.105 Operativno odobrenje za PBN

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za PBN, operator dostavlja dokaze:

(a) da je dobio odgovarajuće odobrenje plovidbenosti za sustav RNAV;

(b) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;

(c) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listi minimalne opreme (MEL);

2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

3. uobičajene postupke;

4. postupke u izvanrednim situacijama;

5. praćenje i prijavljivanje nezgoda;

6. upravljanje elektroničkim navigacijskim podacima.

PODDIO C

OPERACIJE SA SPECIFICIRANOM MINIMALNOM NAVIGACIJSKOM PERFORMANSOM (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (MNPS) u skladu s regionalnim dopunskim postupcima kada su uspostavljene specifikacije minimalne navigacijske performanse, samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela za obavljanje takvih operacija.

SPA.MNPS.105 Operativno odobrenje za MNPS

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za MNPS, operator dostavlja dokaze:

(a) da navigacijska oprema ispunjava zahtjeve u pogledu performanse;

(b) da su navigacijski zasloni, indikatori i komande vidljivi i upravljivi za bilo kojeg pilota kada sjedi na svom radnom mjestu;

▼B

(c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;

2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

3. uobičajene postupke;

4. postupke u izvanrednim situacijama, uključujući one koje je odredilo nadležno tijelo odgovorno za dotični zračni prostor;

5. praćenje i prijavljivanje nezgoda.

PODDIO D

OPERACIJE U ZRAČNOM PROSTORU SA SMANJENIM MINIMUMIMA VERTIKALNOG RAZDVAJANJA (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se između razine leta (FL) 290 i FL 410, uključivo, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 ft), samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela za obavljanje takvih operacija.

SPA.RVSM.105 Operativno odobrenje za RVSM

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za RVSM, operator dostavlja dokaze:

(a) da je dobio odgovarajuće odobrenje plovidbenosti za RVSM;

(b) da su uspostavljeni postupci za praćenje i prijavljivanje pogrešaka pri održavanju visine;

(c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;

2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

3. planiranje leta;

4. postupke prije uzletanja;

5. postupke prije ulaza u RVSM zračni prostor;

6. postupke tijekom leta;

7. postupke poslije leta;

8. prijavljivanje nezgoda;

9. posebne regionalne operativne postupke.

▼B

SPA.RVSM.110 Zahtjeviu pogledu opreme za RVSM

Zrakoplov koji se upotrebljava za RVSM zračni prostor, mora biti opremljen:

(a) dvama neovisnim sustavima za mjerenje visine;

(b) sustavom za upozoravanje na visinu.

(c) automatskim sustavom za kontrolu visine;

(d) transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa sustavom za javljanje podatka o visini, koji se može spojiti sa sustavom za mjerenje visine koji se koristi za kontrolu visine.

SPA.RVSM.115 Pogreške RVSM-a u vezi s održavanjem visine

(a) Operator izvješćuje o evidentiranim ili priopćenim pogreškama u vezi s održavanjem visine, koje su uzrokovane kvarom opreme zrakoplova ili su operativne prirode, a koje su jednake ili veće od:

1. ukupne vertikalne greške (TVE), koja je ± 90 m (± 300 ft);

2. pogreške sustava za mjerenje visine (ASE), koja je ± 75 m (± 245 ft); i

3. dodijeljenog odstupanja od visine (AAD), koje je ± 90 m (± 30 ft).

(b) Izvješća o ovakvim događajima šalju se nadležnom tijelu u roku od 72 sata. Izvješća uključuju prvotnu analizu uzročnih čimbenika i mjere koje su poduzete za sprečavanje ponavljanja događaja.

(c) Kada evidentira pogrešku održavanja visine ili o njoj primi obavijest, operator trenutačno poduzima mjere za otklanjanje uvjeta koji su uzrokovali pogreške i podnosi izvješće o daljnjim mjerama, ako nadležno tijelo to zahtijeva.

PODDIO E

OPERACIJE U UVJETIMA SMANJENE VIDLJIVOSTI (LVO)

SPA.LVO.100 Operacije pri smanjenoj vidljivosti

Operator može obavljati sljedeće operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO), samo ako ima odobrenje nadležnog tijela:

(a) operaciju uzlijetanja u uvjetima smanjene vidljivosti (LVTO):

(b) operaciju kategorije niže od standardne kategorije I. (LTS CAT I.);

(c) operaciju standardne kategorije II. (CAT II.);

(d) operaciju kategorije koja nije standardna kategorija II. (OTS CAT II.);

(e) operaciju standardne kategorije III. (CAT III.);

(f) operaciju prilaza upotrebom sustav poboljšane vidljivosti (EVS) za koju se primjenjuje operativno odobrenje za smanjivanje minimalne vidljivosti duž uzletno-sletne staze (RVR) za najviše jednu trećinu objavljenog RVR-a.

SPA.LVO.105 Odobrenje LVO-a

Kako bi dobio odobrenje nadležnog tijela za LVO, operator mora dokazati sukladnost sa zahtjevima iz ovog poddijela.

▼B

SPA.LVO.110 Opći operativni zahtjevi

(a) Operator može obavljati operacije kategorije LTS CAT I. samo:

1. ako je svaki predmetni zrakoplov certificiran za obavljanje operacija kategorije CAT II.; i

2. ako se prilaz obavlja:

i. s uključenim autopilotom do automatskog slijetanja, koji mora biti odobren za operacije kategorije CAT III.A; ili

ii. upotrebom odobrenog sustava za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS) do najmanje 150 ft iznad praga.

(b) Operator može obavljati operacije kategorija CAT II, OTS CAT II ili CAT III, samo:

1. ako je svaki predmetni zrakoplov certificiran za operacije s visinom odluke (DH) ispod 200 ft, ili bez DH, i ako je opremljen u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu plovidbenosti;

2. ako je uspostavljen i ako se održava sustav za snimanje uspješnog ili neuspješnog prilaženja i/ili automatskog slijetanja, radi praćenja cjelokupne sigurnosti operacije;

3. ako je DH utvrđen pomoću radiovisinomjera;

4. ako se letačka posada sastoji od najmanje dva pilota;

5. ako se sve izrečene visine ispod 200 ft iznad elevacije praga aerodroma utvrđuju radiovisinomjerom.

(c) Operator može obavljati operacije pristupa upotrebom EVS-a, samo:

1. ako je EVS certificiran za namjene ovog poddijela i ako kombinira slike infracrvenog senzora i informacije o letu na HUD-u;

2. ako se za operacije s RVR-om ispod 550 m letačka posada sastoji od najmanje dva pilota;

3. ako se za operacije kategorije CAT I prirodni vizualni orijentiri uzletno-sletne staze postižu na najmanje 100 ft iznad elevacije praga aerodroma;

4. ako se za postupak prilaza s vertikalnim vođenjem (APV) i operacije nepreciznog prilaza (NPA) koje se obavljaju tehnikom CDFA, prirodni vizualni orijentiri uzletno-sletne staze postižu na najmanje 200 ft iznad elevacije praga aerodroma i ako su ispunjeni sljedeći zahtjevi:

i. prilaz se obavlja upotrebom odobrenog načina vertikalnog vođenja putanje leta;

ii. dio prilaza od preletišta završnog prilaženja (FAF) do praga uzletno-sletne staze je ravan i razlika između smjera završnog prilaženja i središnje linije uzletno-sletne staze nije veća od 2°;

iii. putanja završnog prilaženja je objavljena i nije veća od 3,7°;

iv. nisu premašene maksimalne komponente bočnog vjetra utvrđene tijekom certifikacije EVS-a.

▼B

SPA.LVO.115 Zahtjevi u pogledu aerodroma

(a) Operator ne može upotrebljavati aerodrom za LVO-e, ako je vidljivost ispod 800 m, osim:

1. ako je aerodrom za takve operacije odobrila država u kojoj se aerodrom nalazi; i

2. ako su uspostavljeni postupci smanjene vidljivosti (LVP).

(b) Ako operator odabere aerodrom na kojem se ne upotrebljava izraz LVP, mora se uvjeriti da postoje odgovarajući postupci koji ispunjavaju zahtjeve LVP-a na aerodromu. Ova situacija mora biti jasno navedena u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, uključujući smjernice za letačku posadu o tome kako će utvrditi da postoje odgovarajući postupci za LVP.

SPA.LVO.120 Osposobljavanje i kvalifikacije letačke posade

Operator osigurava, da prije obavljanja LVO-a:

(a) svaki član letačke posade:

1. ispunjava zahtjeve iz operativnog priručnika u pogledu osposobljavanja i provjera, uključujući osposobljavanje na simulatoru leta za osposobljavanje (FSTD), pri obavljanju operacija do graničnih vrijednosti RVR/VIS-a (vidljivost) i DH-a specifičnih za operaciju i tip zrakoplova;

2. kvalificiran je u skladu sa standardima propisanim u operativnom priručniku;

(b) osposobljavanje i provjeravanje se obavljaju u skladu s detaljnim nastavnim planom.

SPA.LVO.125 Operativni postupci

(a) Operator uspostavlja postupke i upute koji se upotrebljavaju za LVO-e. Ti su postupci i upute uključeni u operativni priručnik ili priručnik o postupcima i sadrže zadaće članova letačke posade tijekom taksiranja, uzlijetanja, prilaženja, ravnanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja, prema potrebi.

(b) Prije započinjanja LVO-a, glavni pilot/zapovjednik mora se uvjeriti:

1. da je status vizualne i nevizualne opreme dostatan;

2. da su na snazi odgovarajući LVP-i u skladu s informacijama primljenim od službe operativnih usluga u zračnom prometu (ATS);

3. da su članovi letačke posade pravilno kvalificirani.

SPA.LVO.130 Minimalna oprema

(a) Operator uključuje minimalnu opremu, koja mora biti u ispravnom stanju na početku obavljanja LVO-a, u skladu s letačkim priručnikom zrakoplova (AFM) ili drugim odobrenim dokumentom u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, kako je primjenjivo.

▼B

(b) Glavni pilot/zapovjednik mora se uvjeriti da su status zrakoplova i relevantnih sustava u njemu odgovarajući za posebnu operaciju koju namjerava izvesti.

PODDIO F

OPERACIJE POVEĆANOG DOLETA S DVOMOTORNIM AVIONIMA (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, dvomotornim avionima se obavljaju operacije izvan praga udaljenosti određene u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.140, samo ako je nadležno tijelo operatoru izdalo operativno odobrenje za ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Operativno odobrenje za ETOPS

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za ETOPS, operator mora dostaviti dokaz:

(a) da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za ETOPS, za predviđenu operaciju;

(b) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade i drugo operativno osoblje uključeno u ove operacije i da su članovi letačke posade i drugo uključeno operativno osoblje primjereno kvalificirani za obavljanje predviđene operacije;

(c) da su organizacija i iskustvo operatora odgovarajući za podršku predviđene operacije;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci.

SPA.ETOPS.110 Alternativni ETOPS aerodrom na ruti

(a) Alternativni ETOPS aerodrom na ruti smatra se odgovarajućim, ako je aerodrom u očekivano vrijeme upotrebe na raspolaganju i ako je opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološka izvješća, navigacijska potpora i službe za hitne slučajeve, i ako ima na raspolaganju najmanje jedan postupak instrumentalnog prilaženja.

(b) Prije obavljanja ETOPS leta, operator osigurava da je dostupan odgovarajući alternativni ETOPS aerodrom na ruti, bilo unutar vremena preusmjeravanja koje je odobrio operator ili unutar vremena preusmjeravanja koje se temelji na statusu upotrebljivosti aviona dobivenom na temelju MEL-a, ovisno o tome što je kraće.

(c) Operator navodi u operativnom planu leta i ATS planu leta bilo koji(-e) zahtijevani(-e) alternativni(-e) ETOPS aerodrom(-e) na ruti.

SPA.ETOPS.115 Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

(a) Operator odabire aerodrom kao alternativni ETOPS aerodrom na ruti, samo kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će u razdoblju od predviđenog vremena slijetanja do jedan sat nakon najkasnijeg mogućeg vremena slijetanja, uvjeti biti na planiranim minimumima ili iznad planiranih minimuma izračunatih dodavanjem dodatnih ograničenja iz tablice 1.

▼B

(b) Operator mora u operativni priručnik uključiti metodu za određivanje opeativnih minimuma na planiranom alternativnom ETOPS aerodromu na ruti.

Tablica 1.

Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

Vrsta prilaženja	Minimumi za planiranje
Precizno prilaženje	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Neprecizno prilaženje ili kružno prilaženje	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: vidljivost; MDA/H: minimalna apsolutna visina/visina poniranja.

PODDIO G

PRIJEVOZ OPASNIH ROBA

SPA.DG.100 Prijevoz opasnih roba

Osim kako je predviđeno u Prilogu IV. (dio-CAT) ►M1 Prilog VI. (dio NCC) i Prilog VII. (dio NCO) ◄, operator može obavljati zračni prijevoz opasnih roba samo ako ima odobrenje nadležnog tijela.

SPA.DG.105 Odobrenje za prijevoz opasnih roba

Kako bi dobio odobrenje za prijevoz opasnih roba, operator mora, u skladu s tehničkim uputama:

(a) uspostaviti i održavati program osposobljavanja za svo uključeno osoblje i dokazati nadležnom tijelu da je svo osoblje odgovarajuće osposobljeno;

(b) uspostaviti operativne postupke, kako bi osigurao sigurno rukovanje opasnim robama u svim fazama zračnog prijevoza, koji sadrže informacije i upute o:

1. politici operatora u pogledu prijevoza opasnih roba;

2. zahtjevima za prihvaćanje, rukovanje, utovar, smještaj i razdvajanje opasnih roba;

3. mjerama koje se poduzimaju u slučaju nesreće ili nezgode zrakoplova kada se prevoze opasne robe;

4. reakcijama u hitnim situacijama koje uključuju opasne robe;

5. odstranjivanju bilo kojeg mogućeg onečišćenja;

6. dužnostima svog uključenog osoblja, posebno u vezi sa zemaljskim opsluživanjem i opsluživanjem zrakoplova;

7. pregledu radi otkrivanja oštećenja, curenja ili onečišćenja;

8. obavješćivanju o nesrećama i nezgodama s opasnim robama.

SPA.DG.110 Informacije i dokumentacija o opasnim robama

Operator mora, u skladu s tehničkim uputama:

(a) glavnom pilotu/zapovjedniku osigurati pisane informacije:

1. o opasnim robama koje će se prevoziti u zrakoplovu;

2. za upotrebu pri poduzimanju mjera u hitnim slučajevima tijekom leta;

▼B

(b) koristiti kontrolnu listu provjere za prihvaćanje;

(c) osigurati da je opasna roba praćena zahtijevanom prijevoznom ispravom (ispravama) za opasnu robu, kako ju je izradila osoba koja daje opasnu robu za zračni prijevoz, osim kada se informacije koje se odnose na opasnu robu daju u elektroničkom obliku;

(d) kada je prijevozna isprava predana u pisanom obliku, osigurati da se kopija isprave zadrži na zemlji gdje će joj se moći pristupiti u razumnom razdoblju, dok roba ne stigne na konačno odredište;

(e) osigurati da se kopija informacija danih glavnom pilotu/zapovjedniku zadrži na zemlji i da se toj kopiji ili informacijama koje su u njoj sadržane, može trenutačno pristupiti na aerodromima posljednjeg odlaska i sljedećeg planiranog dolaska, do kraja leta na koji se informacije odnose;

(f) čuvati kontrolnu listu za prihvaćanje, prijevoznu ispravu i informacije dane glavnom pilotu/zapovjedniku najmanje tri mjeseca nakon završetka leta;

(g) čuvati evidencije o osposobljavanju osoblja najmanje tri godine.

PODDIO H

HELIKOPTERSKE OPERACIJE UPOTREBOM SUSTAVA ZA NOĆNO GLEDANJE

SPA.NVIS.100 Operacije pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS)

(a) Helikopterima se mogu obavljati noćne operacije prema VFR-u upotrebom NVIS-a, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu:

i. sukladnost s primjenjivim zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu;

ii. uspješnu integraciju svih elemenata NVIS-a.

SPA.NVIS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za NVIS operacije

(a) Prije obavljanja NVIS operacija, za svaki helikopter i za svu povezana oprema za NVIS mora biti izdano relevantno odobrenje plovidbenosti u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003.

(b) *Radiovisinomjer*. Helikopter mora biti opremljen radiovisinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine, te glasovno i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot, koji se mogu trenutačno prepoznati tijekom svih faza NVIS leta.

(c) *Osvjetljenje zrakoplova kompatibilno s NVIS-om*. Za ublažavanje smanjenih perifernih vizualnih pokazatelja i radi potrebe za poboljšanjem sagledavanja situacije, potrebno je osigurati sljedeće:

1. reflektorsko osvjetljenje ploče s instrumentima koje je kompatibilno s NVIS-om, ako je instalirano, kojim se mogu osvijetliti svi bitni instrumenti za let;

▼B

2. funkcionalna svjetla kompatibilna s NVIS-om;

3. prenosivu bljeskalicu kompatibilnu s NVIS-om; i

4. način otklanjanja ili gašenja unutarnjih svjetala koja nisu kompatibilna s NVIS-om.

(d) *Dodatna oprema za NVIS*. Potrebno je osigurati sljedeću dodatnu opremu za NVIS:

1. rezervni ili sekundarni izvor energije za naočale za noćno gledanje (NVG);

2. kacigu s odgovarajućim nastavkom za NVG.

(e) Svi zahtijevani NVG-i za NVIS let moraju pripadati istoj vrsti, generaciji i modelu.

(f) *Kontinuirana plovidbenost*

1. Postupci za kontinuiranu plovidbenost uključuju informacije potrebne za obavljanje tekućeg održavanja i inspekcija opreme za NVIS ugrađene u helikopter i obuhvaćaju najmanje sljedeće:

i. vjetrobranska stakla i prozirne plohe helikoptera;

ii. rasvjetu za NVIS;

iii. NVG-e; i

iv. bilo koju dodatnu opremu za podršku operacija NVIS.

2. Bilo kakve naknadne izmjene ili održavanje zrakoplova moraju biti u skladu s odobrenjem plovidbenosti NVIS-a.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS-a

(a) Operacije se ne obavljaju ispod vremenskih minimuma VFR-a za vrstu noćnih operacija koje se obavljaju.

(b) Operator određuje minimalnu visinu prijelaza, od koje se let može nastaviti prijelazom na potpomognuti let/iz potpomognutog leta.

SPA.NVIS.130 Zahtjevi u pogledu posade za operacije NVIS

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova posade za zadaće povezane s NVIS-om.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika ne smije biti manje od 20 sati noćnog leta helikopterom prema VFR-u u ulozi glavnog pilota/zapovjednika, prije započinjanja osposobljavanja.

(c) *Operativno osposobljavanje*. Svi piloti moraju imati završeno operativno osposobljavanje u skladu s postupcima NVIS-a sadržanim u operativnom priručniku.

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi tehničke posade za NVIS koji obavljaju operacije NVIS, moraju imati izvedena tri NVIS leta u posljednjih 90 dana. Nedavno iskustvo se može ponovno uspostaviti letom za vježbu u helikopteru ili na odobrenom simulatoru cijelog leta (FFS), koji uključuje elemente iz točke (f) podtočke 1.

▼B

(e) *Sastav posade*. Minimalna posada je najveća između posada navedenih:

1. u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

2. za osnovnu djelatnost; ili

3. u operativnom odobrenju za operacije NVIS.

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavlja u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za NVIS; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s dolaženjem u uvjetima smanjene vidljivosti te s uobičajenim i hitnim postupcima NVIS-a.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom:

(A) noćnih provjera stručnosti; i

(B) linijskih provjera.

SPA.NVIS.140 Informacije i dokumentacija

Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem NVIS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

PODDIO I

HELIKOPTERSKE OPERACIJE S VITLOM

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije s vitlom (HHO)

(a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe CAT operacija s vitlom, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje takvog odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu sukladnost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu.

SPA.HHO.110 Zahtjevi u pogledu opreme za HHO

(a) Za ugradnju sve helikopterske opreme za operacije s vitlom, uključujući svu radijsku opremu u skladu sa stavkom SPA.HHO.115 i sve naknadne izmjene, mora biti izdano odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju. Pomoćna oprema mora biti konstruirana i ispitana u skladu s odgovarajućim standardom, kako to zahtijeva nadležno tijelo.

▼B

(b) Upute za održavanje opreme i sustava HHO-a utvrđuje operator u suradnji s proizvođačem i one su uključene u program operatora za održavanje helikoptera, kako se zahtijeva Uredbom (EZ) br. 2042/2003.

SPA.HHO.115 Komunikacija za HHO

Mora se uspostaviti dvosmjerna radiokomunikacija s organizacijom za koju se obavlja HHO i, kada je to moguće, komunikacija sa zemaljskim osobljem na području HHO-a za:

(a) dnevne i noćne operacije na moru;

(b) noćne operacije na kopnu, osim za HHO na operativnoj površini helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS).

SPA.HHO.125 Zahtjevi u pogledu performanse za HHO

Osim za HHO na operativnoj površini HEMS-a, HHO mora imati mogućnost da u slučaju otkaza kritičnog motora, s preostalim motorom (motorima) održi odgovarajuću snagu ne dovodeći u opasnosti osobu(-e)/teret ovješene o vitlo, treće strane ili imovinu.

SPA.HHO.130 Zahtjevi u pogledu posade za HHO

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadaće povezane s HHO-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika koji obavlja HHO letove, ne smije biti manje od:

1. Na moru:

i. 1 000 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera, ili 1 000 sati kao kopilot u HHO-u od čega 200 sati kao glavni pilot pod nadzorom; i

ii. 50 ciklusa s vitlom izvedenih na moru, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije, pri čemu ciklus s vitlom znači jedan ciklus spuštanja i podizanja kuke vitla.

2. Na kopnu:

i. 500 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera, ili 500 sati kao kopilot u HHO-u od čega 100 sati kao glavni pilot pod nadzorom;

ii. 200 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i

iii. 50 ciklusa s vitlom, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije.

(c) *Operativno osposobljavanje i iskustvo*. Uspješno završeno osposobljavanje u skladu s postupcima HHO-a sadržanim u operativnom priručniku i relevantno iskustvo u ulozi i u uvjetima u kojima se obavljaju HHO-i.

▼B

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi posade HHO-a, moraju imati u posljednjih 90 dana:

1. pri obavljanju dnevnih operacija: bilo koju kombinaciju od tri dnevna ili noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja;

2. pri obavljanju noćnih operacija: tri noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja.

(e) *Sastav posade*. Minimalna posada za dnevne i noćne operacije mora biti navedena u operativnom priručniku. Minimalna posada ovisi o tipu helikoptera, vremenskim prilikama, vrsti zadaće, i osim toga, za operacije na moru, o okolišu mjesta obavljanja HHO-a, stanju mora i kretanju plovila. U svakom slučaju, minimalna posada se sastoji najmanje od jednog pilota i jednog člana posade za HHO.

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavljaju u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade:

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HHO; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s uobičajenim i hitnim postupcima HHO-a i elektrostatskim izbojem.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom dnevnih provjera stručnosti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne HHO-e.

SPA.HHO.135 Informiranje putnika HHO-a

Prije bilo kojeg leta ili niza letova u okviru HHO-a, putnicima HHO-a se moraju dati upute te ih se mora upoznati s opasnostima od elektrostatskog izboja i s drugim aspektima HHO-a.

SPA.HHO.140 Informacije i dokumentacija

(a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem HHO-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

(b) Relevantni izvaci iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HHO.

▼B

PODDIO J

OPERACIJE HELIKOPTERSKE HITNE MEDICINSKE POMOĆI

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS)

(a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe operacija HEMS-a, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje takvog odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu sukladnost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu.

SPA.HEMS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za operacije HEMS-a

Ugradnja sve namjenske helikopterske medicinske opreme i bilo koje naknadne izmjene te, prema potrebi, njezina upotreba, moraju biti odobreni u skladu s Uredbom (EZ) br. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Komunikacija

Osim zahtjeva iz odjeljka CAT.IDE.H, helikopteri kojima se obavljaju letovi za potrebe HEMS-a moraju imati komunikacijsku opremu s mogućnošću dvosmjerne komunikacije s organizacijom za koju se obavlja HEMS i, kada je to moguće, za komunikaciju s osobljem zemaljske hitne službe.

SPA.HEMS.120 Operativni minimumi HEMS-a

(a) Letovi HEMS-a koji se obavljaju u klasi performansi 1 i 2, moraju poštivati vremenske minimume iz tablice 1. za otpremu i za fazu leta HEMS-a na ruti. U slučaju da se tijekom faze leta na ruti vremenski uvjeti pogoršaju na vrijednosti ispod navedenih minimuma za bazu oblaka ili vidljivost, helikopteri koji su certificirani samo za letove u uvjetima VMC-a moraju napustiti let ili se vratiti u bazu. Helikopteri koji su opremljeni i certificirani za operacije u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), mogu napustiti let, vratiti se u bazu ili u potpunosti prijeći na let koji se obavlja prema instrumentalnim pravilima letenja (IFR), pod uvjetom da je letačka posada za to primjereno kvalificirana.

Tablica 1.

Operativni minimumi za HEMS

2 PILOTA		1 PILOT	
DAN			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor	500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor
499 – 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m
399 – 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m

▼B

2 PILOTA		1 PILOT	
NOĆ			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) U fazi na ruti, ako je kopno u vidnom dosegu, vidljivost se može tijekom kratkih razdoblja smanjiti do 800 m, ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

(**) U fazi na ruti, tijekom kratkih razdoblja, baza oblaka se može sniziti na 1 000 ft.

(b) Vremenski minimumi za otpremu i za fazu leta HEMS-a na ruti koji se obavlja u klasi performanse 3 su: baza oblaka 600 ft i vidljivost 1 500 m. Ako je kopno u vidnom dosegu, vidljivost se može tijekom kratkih razdoblja smanjiti do 800 m, ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

SPA.HEMS.125 Zahtjevi u pogledu performanse za operacije HEMS-a

(a) Operacije klase performanse 3 ne smiju se obavljati iznad neprijateljskog okoliša.

(b) Uzlijetanje i slijetanje

1. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) ili s FATO-a u okviru bolnice koja je smještena u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu i koja se upotrebljava kao operativna baza za HEMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1.

2. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na FATO ili s FATO-a koji je smješten u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu i nije operativna baza za HEMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1, osim ako operator ima odobrenje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.225.

3. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na ili s operativne površine za HEMS smještene u neprijateljskom okolišu, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 2 i oni se izuzimaju od zahtjeva za odobrenje iz stavka CAT.POL.H.305 točke (a), pod uvjetom da je dokazana sukladnost sa stavkom CAT.POL.H.305 točkom (b) podtočkom 2. i točkom (b) podtočkom 3.

4. Operativna površina za HEMS mora biti dovoljno velika, kako bi se osigurala odgovarajuća razdaljina od svih prepreka. Za noćne operacije, operativna površina mora biti osvijetljena, kako bi se omogućilo prepoznavanje same operativne površine i bilo kakvih prepreka.

SPA.HEMS.130 Zahtjevi u pogledu posade

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadaće povezane s HEMS-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika koji obavlja letove HEMS-a, ne smije biti manje od:

1. ili:

i. 1 000 sati kao glavni pilot/zapovjednik zrakoplova, od čega 500 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera; ili

▼B

ii. 1 000 sati kao kopilot u operacijama HEMS-a, od čega 500 sati kao glavni pilot pod nadzorom i 100 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera;

2. 500 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i

3. za pilote koji obavljaju noćne operacije, 20 sati VMC-a tijekom noći kao glavni pilot/zapovjednik.

(c) *Operativno osposobljavanje*. Uspješno završeno operativno osposobljavanje u skladu s postupcima HEMS-a sadržanim u operativnom priručniku.

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti koji obavljaju operacije HEMS-a, moraju imati u posljednjih šest mjeseci obavljeno najmanje 30 minuta letenja isključivo pomoću instrumenata u helikopteru ili na FSTD-u.

(e) *Sastav posade.*

1. Dnevni let. Minimalna posada za dnevne operacije sastoji se od jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS-a.

i. Taj se broj može smanjiti na samo jednog pilota:

(A) kada se na operativnoj površini HEMS-a od zapovjednika zahtijeva da donese dodatni medicinski materijal. U takvom slučaju, član tehničke posade HEMS-a može ostati, kako bi pružio pomoć bolesnim ili ozlijeđenim osobama dok zapovjednik obavlja ovaj let;

(B) kada nakon dolaska na operativnu površinu HEMS-a, postavljanje nosila onemogućava članu tehničke posade HEMS-a da zauzme prednje sjedalo; ili

(C) kada je tijekom leta putniku medicinske struke potrebna pomoć člana tehničke posade HEMS-a.

ii. U slučaju iz alineje i., primjenjuju se operativni minimumi koji su određeni primjenjivim zahtjevima za zračni prostor; ne primjenjuju se operativni minimumi za HEMS sadržani u tablici 1. iz stavka SPA.HEMS.120.

iii. Zapovjednik može sletjeti na operativnu površinu HEMS-a bez člana tehničke posade koji mu pomaže s prednjeg sjedala, samo u slučaju opisanom u alineji i. podtočki (A).

2. *Noćni let*. Minimalna posada tijekom noći sastoji se od:

i. dva pilota; ili

ii. jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS-a u određenim zemljopisnim područjima koje je operator odredio u operativnom priručniku, uzimajući u obzir sljedeće:

(A) odgovarajuće orijentire na tlu;

(B) sustav za praćenje leta tijekom misije HEMS-a;

▼B

(C) pouzdanost opreme za izvješćivanje o vremenu;

(D) listu minimalne opreme za HEMS;

(E) kontinuitet koncepcije posade;

(F) minimalnu kvalifikaciju posade, početno i periodično osposobljavanje;

(G) operativne postupke, uključujući koordinaciju posade;

(H) vremenske minimume; i

(I) dodatne aspekte radi posebnih lokalnih uvjeta.

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje obavljaju se u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HEMS; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s prijelazom u uvjetima smanjene vidljivosti na ruti, izborom operativne površine HEMS-a i profila prilaženje i odlaska.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom:

(A) dnevnih provjera stručnosti u VMC-u ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne operacije HEMS-a; i

(B) linijskih provjera.

SPA.HEMS.135 Informiranje putnika medicinske struke i drugog osoblja HEMS-a

(a) *Putnik medicinske struke*. Prije bilo kojeg leta ili niza letova u okviru HEMS-a, putnicima medicinske struke moraju se dati upute, kako bi se osiguralo da su upoznati s radnim okolišem i opremom HEMS-a, kako bi u helikopteru mogli koristiti medicinsku opremu i opremu za hitnu pomoć, te kako bi mogli sudjelovati u uobičajenim i hitnim postupcima ulaženja i izlaženja.

(b) *Osoblje zemaljske hitne službe*. Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da je osoblje zemaljske hitne službe upoznato s radnim okolišem i opremom HEMS-a te s rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na operativnoj površini HEMS-a.

(c) *Pacijent*. Bez obzira na stavak CAT.OP.MPA.170, informiranje se obavlja samo ako to omogućava zdravstveno stanje.

▼B

SPA.HEMS.140 Informacije i dokumentacija

(a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem HEMS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

(b) Relevantni izvaci iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HEMS.

SPA.HEMS.145 Oprema operativne baze HEMS-a

(a) Ako se od članova posade zahtijeva da budu u pripravnosti s vremenom odziva kraćim od 45 minuta, u blizini svake operativne baze mora se osigurati namjenski prikladan smještaj.

(b) U svakoj operativnoj bazi piloti moraju imati opremu za dobivanje informacija o trenutačnom vremenu i vremenskih prognoza, te zadovoljavajuće komunikacije s odgovarajućom jedinicom operativnih usluga u zračnom prometu (ATS). Na raspolaganju mora biti odgovarajuća oprema za planiranje svih zadaća.

SPA.HEMS.150 Zaliha goriva

(a) Kada se misija HEMS-a obavlja prema VFR-u unutar lokalnog i određenog zemljopisnog područja, može se primijeniti standardno planiranje goriva, pod uvjetom da je operator odredio konačnu rezervu goriva za osiguravanje, da na završetku misije količina preostalog goriva nije manje od količine goriva dovoljne za:

1. 30 minuta letenja u uobičajenim putnim uvjetima; ili

2. 20 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom, ako se operacija obavlja unutar područja na kojem su osigurane trajne i prikladne površine za slijetanje, kao mjera predostrožnosti.

SPA.HEMS.155 Punjenje goriva dok su putnici u helikopteru ili se ukrcavaju ili iskrcavaju

Kada zapovjednik smatra da je potrebno napuniti gorivo dok su putnici u helikopteru, to se može obaviti bilo sa zaustavljenim rotorima ili s rotorima u vrtnji, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) vrata na onoj strani helikoptera na kojoj se obavlja punjenje ostaju zatvorena;

(b) vrata na onoj strani helikoptera na kojoj se ne obavlja punjenje ostaju otvorena, ako to dopušta vrijeme;

(c) odgovarajuća oprema za gašenje požara smještena je tako, da je u slučaju požara trenutačno na raspolaganju; i

(d) u slučaju požara, trenutačno je na raspolaganju dovoljno osoblja za iznošenje pacijenata iz helikoptera.

▼M1

PRILOG VI.

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE S KOMPLEKSNIM ZRAKOPLOVIMA NA MOTORNI POGON

[DIO NCC]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

NCC.GEN.100 Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj operater ima glavno mjesto poslovanja ili stalno boravište.

NCC. GEN.105 Odgovornosti posade

(a) Član posade odgovoran je za ispravno obavljanje svojih dužnosti koje su:

1. u vezi sa sigurnošću zrakoplova i osoba u njemu; i

2. navedene u uputama i postupcima u operativnom priručniku.

(b) U ključnoj fazi leta ili kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, član posade sjedi na svojem dodijeljenome mjestu i izvodi samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.

(c) Član letačke posade tijekom je leta na svojemu mjestu vezan sigurnosnim pojasom.

(d) Cijelo vrijeme leta za upravljačem zrakoplova ostaje najmanje jedan osposobljeni član letačke posade.

(e) Član posade ne obavlja dužnosti u zrakoplovu:

1. ako zna ili sumnja da pati od iscrpljenosti kako je navedeno u točki 7.f. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili se na neki drugi način ne osjeća dovoljno dobro zbog čega let može biti ugrožen; ili

2. ako je pod utjecajem psihoaktivnih tvari ili alkohola odnosno ostalih razloga kako je navedeno u točki 7.g. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više operatera:

1. vodi zasebne evidencije u vezi s vremenima letenja i radnog vremena i uvjetima za odmor kako je navedeno u Prilogu III. (dio ORO), poddijelu FTL Uredbi (EU) br. 965/2012; i

2. svakome operateru dostavlja podatke potrebne za planiranje radnji u skladu s primjenjivim zahtjevima FTL.

(g) Član posade zapovjedniku zrakoplova prijavljuje:

1. sve manjkavosti, zatajenja, kvarove ili oštećenja za koje vjeruje da mogu utjecati na sposobnost za zračnu plovidbu ili siguran rad zrakoplova, uključujući sustave za slučaj nužde; i

2. svaki incident koji je ugrozio ili je mogao ugroziti sigurnost operacije.

▼M1

NCC.GEN.106 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova

(a) Zapovjednik zrakoplova odgovoran je:

1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u točki 1.c. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

3. za osiguravanje da se poštuju sve upute, operativni postupci i kontrolne liste u skladu s operativnim priručnikom kako je navedeno u točki 1.b. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u točki 2.a.3 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008:

   i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;

   ii. zrakoplov je propisno registriran;

   iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (MEL) ili jednakovrijedni dokument dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u NCC.IDE.A.105 ili NCC.IDE.H.105;

   iv. masa zrakoplova i centar gravitacije takvi su da omogućuju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;

   v. sva ručna i predana prtljaga i teret pravilno su ukrcani i osigurani;

   vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;

   vii. svi članovi letačke posade imaju važeću dozvolu u skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011; i

   viii. članovi letačke posade imaju ispravna ovlaštenja i ispunjavaju zahtjeve u pogledu osposobljenosti i zadnjeg iskustva;

5. da ne započinje let ako bilo koji član letačke posade nije sposoban obavljati dužnosti zbog na primjer ozljeda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih tvari;

6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je sposobnost bilo kojeg člana letačke posade za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. da odlučuje o prihvaćanju zrakoplova s kvarovima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi;

8. da zapisuje podatke o uporabi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova; i

▼M1

9. za osiguravanje da uređaji za snimanje leta:

i. tijekom leta nisu onesposobljeni ili isključeni i

ii. u slučaju nesreće ili nezgode koja je prema zakonu podložna prijavljivanju:

(A) nisu namjerno izbrisani;

(B) deaktiviraju se odmah nakon završetka leta; i

(C) aktiviraju se ponovno samo uz odobrenje istražnog tijela.

(b) Zapovjednik zrakoplova ima ovlast odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljagu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.

(c) Zapovjednik zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.

(d) Neovisno o odredbama iz točke (a) podtočke 6. pri operaciji s višečlanom posadom zapovjednik zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg vremenski spremnog aerodroma ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.

(e) Zapovjednik zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

(f) Zapovjednik zrakoplova nadležnom tijelu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom uplitanju i obavješćuje naznačeno lokalno nadležno tijelo.

(g) Zapovjednik zrakoplova obavješćuje najbliže odgovarajuće nadležno tijelo najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima je zrakoplov sudjelovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCC.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

(a) Zapovjednik zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojima se operacije izvode.

(b) Zapovjednik zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadaća i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta kojima će se koristiti te povezane zrakoplovne navigacijske uređaje kako je navedeno u točki 1.a Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

NCC.GEN.115 Zajednički jezik

Operater osigurava da svi članovi posade mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.

NCC.GEN.120 Taksiranje zrakoplova

Operater osigurava da zrakoplov na tlu aerodroma taksira samo ako je osoba za upravljačem:

(a) primjereno kvalificirani pilot ili

(b) imenovana od strane operatera i:

1. osposobljena za taksiranje zrakoplova;

▼M1

2. osposobljena za korištenje radijskog telefona ako se zahtijeva radijska komunikacija;

3. primila upute u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i

4. sposobna ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

NCC.GEN.125 Uporaba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCC.GEN.130 Prijenosni elektronički uređaji

Operater nikomu u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektroničkog uređaja koji bi mogao štetno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme.

NCC.GEN.135 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operater u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koje se nalaze u zrakoplovu radi neposrednog obavješćivanja centara za koordinaciju spašavanja.

NCC.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

(a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.

1. AFM ili jednakovrijedni dokument/i;

2. izvorna potvrda o registraciji zrakoplova;

3. izvorna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);

4. potvrda o zaštiti od buke;

5. izjava kako je navedena u Prilogu III. (dio ORO), ORO.DEC.100 Uredbi (EU) br. 965/2012;

6. lista posebnih odobrenja ako postoji;

7. dozvola za radijsku stanicu u zrakoplovu ako postoji;

8. potvrda/potvrde o osiguranju protiv treće strane;

9. dnevnik putovanja ili jednakovrijedni dokument za zrakoplov;

10. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;

11. aktualne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;

12. informacije o postupcima i vizualnim znakovima kojima se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;

13. informacije o službama za potragu i spašavanje za područje predviđenog leta;

14. važeći dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti članova posade, a koji su lako dostupni članovima posade;

▼M1

15. MEL ili CDL;

16. primjerena dokumentacija za izvješćivanje NOTAM (obavijesti pilotu) i AIS (služba za aeronautičke podatke);

17. primjereni meteorološki podaci;

18. popisi tereta i/ili putnika ako postoje; i

19. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.

(b) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata koji su navedeni u točki (a) podtočki 2. do točke (a) podtočke 8., operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.

NCC.GEN.145 Čuvanje, izrada i uporaba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

(a) Nakon nesreće ili nezgode koja se zakonski mora prijaviti, operater zrakoplova čuva originalne snimljene podatke u roku od 60 dana, osim ako istražno tijelo ne naloži drugačije.

(b) Operater provodi operativna provjeravanja i vrednovanja zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (FDR), zapisa uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i zapisa podatkovnih veza kako bi osigurao stalnu ispravnost uređaja za snimanje.

(c) Operater čuva snimke koje se odnose na razdoblje operativnog vremena FDR-a u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.A.165 ili NCC.IDE.H.165, a osim toga, u svrhu provjeravanja i održavanja FDR-a, a u vrijeme testiranja smije se izbrisati do sat vremena najstarijeg snimljenog materijala.

(d) Operater čuva i održava dokumentaciju koja sadržava podatke neophodne za pretvaranje neobrađenih podataka FDR-a u parametre koji su izraženi u tehničkim jedinicama.

(e) Operater stavlja na raspolaganje sve zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su bili sačuvani ako je tako odredilo nadležno tijelo.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010:

1. zapisi uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini upotrebljavaju se samo za istraživanje nesreće ili nezgode koje se moraju obvezno prijaviti ako to dopuste svi članovi posade i osoblje za održavanje na koje se snimka odnosi; i

2. zapisi uređaja za snimanje podataka o letu ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se samo za istraživanje nesreće ili nezgode koje se moraju obvezno prijaviti ako:

   i. te zapise operater upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;

   ii. se ti zapisi upotrebljavaju anonimno; ili

   iii. su ti zapisi otkriveni po sigurnosnim postupcima.

NCC.GEN.150 Prijevoz opasnog tereta

(a) Prijevoz opasnog tereta zrakom provodi se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena *Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasnog tereta* (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.

▼M1

(b) Opasni teret prevozi operater odobren u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom G. Uredbi (EU) br. 965/2012 osim ako:

1. nije podložan tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

2. ga prevoze putnici ili članovi posade ili je u prtljazi u s dijelom 8. tehničkih uputa.

(c) Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da su poduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernoga prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.

(d) Operater osoblju pruža potrebne informacije koje omogućuju da osoblje izvodi svoje obveze kako to zahtijevaju tehničke upute.

(e) Operater u skladu s tehničkim uputama bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.

(f) Operater osigurava da se u skladu s tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.

(g) Operater osigurava da se u skladu s tehničkim uputama na mjestima za prihvat tereta nalaze obavijesti s informacijama o prijevozu opasnog tereta.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCC.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih mjesta

Operater upotrebljuje samo aerodrome i operativna mjesta koja su prikladna za dotični tip zrakoplova i operacije.

NCC.OP.105 Specifikacija izoliranih aerodroma — zrakoplovi

Operater pri odabiru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva aerodrom smatra izoliranim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog odredišnog aerodroma:

(a) za zrakoplove pokretanima klipnim motorima više od 60 minuta ili

(b) za zrakoplove pokretanima turbinskim motorima više od 90 minuta.

NCC.OP.110 Operativni minimumi aerodroma — općenito

(a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) operater utvrđuje operativne minimume za svaki odlazak, odredište ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti. Ti minimumi:

1. nisu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i

2. kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, odobrava ih nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddio E Uredbi (EU) br. 965/2012.

(b) Operater pri utvrđivanju operativnih minimuma za aerodrom uzima u obzir sljedeće:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;

2. sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;

▼M1

3. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze, završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) koja se mogu izabrati za uporabu;

4. primjerenost i performanse raspoloživih vizualnih i nevizualnih zemaljskih sredstava;

5. raspoloživu opremu u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje letenja, tijekom polijetanja, prilaženja, izravnavanja zrakoplova, slijetanja, rulanja i neuspjelog prilaženja;

6. prepreke u području prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja, koje su potrebne za izvršavanje postupaka u izvanrednim situacijama;

7. najmanju dopuštenu nadmorsku/relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaženja;

8. sredstva za određivanje i izvješćivanje o meteorološkim uvjetima; i

9. tehnika letenja kojom se koristi za vrijeme završnog prilaženja.

(c) Minimumi za posebnu vrstu postupka prilaženja i slijetanja primjenjuju se samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. zemaljska oprema, koja je potrebna za predviđeni postupak, djeluje;

2. zrakoplovni sustavi za tu vrstu prilaženja djeluju;

3. ispunjeni su potrebni uvjeti za izvedbu zrakoplova; i

4. posada je primjereno osposobljena.

NCC.OP.111 Operativni minimumi aerodroma— operacije NPA, APV, CAT I

(a) Visina odluke (DH) namijenjena za neprecizno prilaženje (NPA) koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem (CDFA), postupak prilaženja s okomitim vođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. minimalne visine do koje se sredstva za prilaženje mogu upotrebljavati bez potrebnih vizualnih oznaka;

2. visine nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;

3. visine odluke objavljenog postupka prilaženja, po potrebi;

4. minimuma sustava koji je naveden u tablici 1.; ili

5. minimuma visine odluke iz priručnika o letenju zrakoplova ili jednakovrijednog dokumenta ako je navedeno.

(b) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operaciju nepreciznog prilaženja (NPA) koja se ne izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. OCH-a za kategoriju zrakoplova;

2. minimuma sustava koji je naveden u tablici 1.; ili

3. minimalne visine spuštanja navedene u AFM-u ako je navedena.

▼M1

Tablica 1.

Minimumi sustava

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
Sustav za instrumentalno slijetanje (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS)/ satelitski sustav proširivanja (SBAS) (bočno precizno prilaženje s okomitim vođenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC) s opremom za mjerenje udaljenosti ili bez nje (DME)	250
Prilaženje pomoću nadzornog radara (SRA) (završetak na ½ NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VHF svesmjerni radiofar (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmjereni radiofar (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF tragač smjera (VDF)	350

NCC.OP.112 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja sa zrakoplovima

(a) MDH za operacije kruženja sa zrakoplovima nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:

1. objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju zrakoplova;

2. najmanje visine kruženja iz tablice 1.; ili

3. DH/MDH prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja sa zrakoplovima nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. vidljivosti pri kruženju za kategoriju zrakoplova ako je objavljena;

2. najmanje vidljivosti iz tablice 2.; ili

3. vidljivosti uzduž uzletno-sletne staze/pretvorene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

▼M1

Tablica 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju zrakoplova

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

NCC.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja s helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja s helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCC.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje

(a) Zapovjednik zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu uzletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).

(b) Neovisno o točki (a), zapovjednik zrakoplova prihvaća odobrenje kontrole zračnog prometa (ATC) da odstupi od objavljenog postupka, samo:

1. pod uvjetom da su uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka i da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima; ili

2. ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

(c) U svakom slučaju, segment završnog prilaženja izvodi se vizualno u skladu s objavljenim postupcima za prilaženje.

NCC.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Operater razvija operativne postupke uzimajući u obzir potrebu smanjenja utjecaja buke zrakoplova te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCC.OP.125 Minimalna visina za nadvisivanje prepreka — letovi IFR

(a) Operater navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR-a.

(b) Na osnovi te metode operater utvrđuje minimalne visine leta za svaki let. Minimalne visine letenja nisu niže od visina koje objavi država iznad koje se leti.

NCC.OP.130 Opskrba gorivom i uljem — zrakoplovi

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje let samo ako je na zrakoplovu dostatno goriva i ulja:

1. za letove prema pravilima vizualnog letenja (VFR):

i. danju: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 30 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili

ii. noću: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta;

▼M1

2. za letove prema pravilima IFR-a:

i. kada alternativno odredište nije potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili

ii. kada je alternativno odredište potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta.

(b) Pri izračunu goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći čimbenici:

1. prognozirani meteorološki uvjeti;

2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;

3. postupci pri gubitku tlaka ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i

4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.

(c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od točke ponovnog planiranja leta.

NCC.OP.131 Opskrba gorivom i uljem — helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje let samo ako je na helikopteru dostatno goriva i ulja:

1. za letove prema pravilima VFR-a: za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 20 minuta letenja pri brzini koja omogućuje najveći doseg; i

2. za letove prema pravilima IFR-a:

i. ako nije potrebna alternativna ruta ili nije dostupan vremenski spreman aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja na 450 m (1 500 ft) iznad odredišnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima te za prilaženje i slijetanje ili

ii. ako se zahtijeva alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje te izvedbu prilaženja i neuspjelog prilaženja i nakon:

(A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i

(B) još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja 450 m (1 500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima te za prilaženje i slijetanje.

(b) Pri izračunu goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći čimbenici:

1. prognozirani meteorološki uvjeti;

2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;

3. postupci pri gubitku tlaka ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i

4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.

▼M1

(c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od točke ponovnog planiranja leta.

NCC.OP.135 Slaganje prtljage i tereta

Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da:

(a) se u putnički odjeljak unosi samo ručna prtljaga koja se može složiti na odgovarajući i siguran način; i

(b) su sva prtljaga i teret u zrakoplovu, koji mogu uzrokovati ozljedu ili štetu, ili zakrčiti prolaze ili izlaze ako nisu na svojemu mjestu, složeni tako da sprječavaju pomicanje.

NCC.OP.140 Davanje uputa putnicima

Zapovjednik osigurava da:

(a) su putnici prije polijetanja upoznati s lokacijom i uporabom:

1. sigurnosnih pojaseva,

2. izlaza za nuždu, i

3. kartona s uputama u slučaju nužde,

i po potrebi:

4. prsluka za spašavanje,

5. opreme za raspodjelu kisika,

6. čamaca za spašavanje, i

7. ostale opreme u slučaju nužde namijenjene za uporabu putnika;

i

(b) u slučaju nužde tijekom leta, putnicima se daju upute o mjerama koje mogu biti primjerene u danim okolnostima.

NCC.OP.145 Priprema leta

(a) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima provjerava da su naprave na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijske uređaje i sredstva za navigaciju, raspoložive na zadanom letu i izravno potrebne za siguran rad zrakoplova, prikladne vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.

(b) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okolice mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:

1. proučavanje raspoloživih aktualnih vremenskih izvještaja i prognoza; i

2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

▼M1

NCC.OP.150 Alternativni aerodromi za polijetanje — zrakoplovi

(a) Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman alternativni aerodrom za polijetanje ako su vremenski uvjeti na aerodromu odlaska na razini ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.

(b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:

1. za zrakoplove s dva motora: najviše jedan sat letenja pri putnoj brzini s jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetra; i

2. za zrakoplove s tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetra.

(c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje raspoloživim informacijama naznačuje se da će pri predviđenom vremenu uporabe uvjeti za tu operaciju biti na razini ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

NCC.OP.151 Aerodromi alternativnih odredišta — zrakoplovi

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

NCC.OP.152 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili

▼M1

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;

ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i

3. za odredište na moru utvrđena je točka bez povratka (PNR).

NCC.OP.155 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.

(b) Za sve druge vrste goriva poduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti primjereno osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCC.OP.160 Uporaba slušalica

(a) Svi članovi letačke posade, koji moraju biti u pilotskoj kabini, nose slušalice s mikrofonom na ručici ili odgovarajući uređaj. Slušalice se upotrebljavaju kao glavna naprava za glasovnu komunikaciju sa službom zračnog prometa (ATS):

1. na zemlji:

i. pri primanju odobrenja za odlazak od kontrole zračnog prometa (ATC) putem glasovne komunikacije; i

ii. kad su motori upaljeni;

2. tijekom leta:

i. ispod prijelazne apsolutne visine; ili

ii. 10 000 ft, koja je vrijednost veća;

i

3. kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim.

(b) U uvjetima iz točke (a) mikrofon na ručici ili odgovarajući uređaj u položaju su kojim se omogućuje uporaba za dvosmjernu radijsku komunikaciju.

NCC.OP.165 Prijevoz putnika

Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da:

(a) putnici su smješteni na sjedalima gdje, u slučaju hitne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne ometaju evakuaciju iz zrakoplova;

(b) prije i tijekom taksiranja, polijetanja i slijetanja ili kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki je putnik u zrakoplovu na svojem sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili napravom za ograničavanje kretanja; i

▼M1

(c) višestruko zauzimanje sjedišta dopušteno je samo na određenim sjedištima zrakoplova na kojima sjede jedna odrasla osoba i jedno dijete koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugom napravom za ograničavanje kretanja.

NCC.OP.170 Osiguravanje putničkog odjeljka i kuhinje/a u zrakoplovu

Zapovjednik osigurava da:

(a) svi izlazi i putovi za izlaz prije taksiranja, polijetanja i slijetanja slobodni su od prepreka; i

(b) prije polijetanja i slijetanja i kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljaga ispravno je osigurana.

NCC.OP.175 Pušenje u zrakoplovu

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;

(b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom;

(c) dok je zrakoplov na tlu, osim ako je operater odredio postupke kojima se smanjuju rizici za vrijeme operacija na zemlji;

(d) izvan označenih pušačkih zona, u prolazu (prolazima) ili u zahodu (zahodima);

(e) u odjeljcima za teret i/ili drugim prostorima u kojima se prevozi teret koji nije pohranjen u ambalaži otpornoj na vatru ili pokriven platnom otpornim na vatru; i

(f) u dijelovima putničkih odjeljaka u koje se dovodi kisik.

NCC.OP.180 Meteorološki uvjeti

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednome aerodromu alternativnog odredišta, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.

(c) Ako let sadržava segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojemu je to nužno, meteorološki podaci iz točaka (a) i (b).

NCC.OP.185 Led i drugi zagađivači – postupci na zemlji

(a) Operater utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova s time u vezi kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu s postupcima iz točke (a) u priručniku o letenju zrakoplova.

NCC.OP.190 Led i drugi zagađivači – postupci tijekom leta

(a) Operater utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

▼M1

(b) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u točki 2.a.5 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(c) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, zapovjednik zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i po potrebi obavješćuje kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

NCC.OP.195 Uvjeti za polijetanje

Zapovjednik zrakoplova prije započinjanja polijetanja uvjerava se da:

(a) u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu ili operativnome mjestu i uvjeti uzletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) primjenjivi operativni minimumi aerodroma bit će ispunjeni.

NCC.OP.200 Simulirane situacije tijekom leta

(a) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:

1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

(b) Neovisno o točki (a), takve se situacije mogu simulirati s pilotima studentima na zrakoplovu za vrijeme leta za osposobljavanje ako ih izvodi odobrena organizacija za osposobljavanje.

NCC.OP.205 Raspolaganje gorivom tijekom leta

(a) Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva i upravljanje gorivom.

(b) Zapovjednik zrakoplova redovito provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva tijekom leta nije manja od količine goriva koja je potrebna da se nastavi letjeti do vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora ostati u skladu sa zahtjevima iz NCC.OP.130 ili NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Uporaba dodatnog kisika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da on i članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCC.OP.215 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

▼M1

NCC.OP.220 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Operater utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kada se ugradi ACAS koji je upotrebljiv. Pri uporabi sustava ACAS II takvi su postupci i osposobljavanje u skladu s Uredbom (EU) br. 1332/2011.

NCC.OP.225 Uvjeti za prilaženje i slijetanje

Zapovjednik zrakoplova prije započinjanja prilaženja za slijetanje uvjerava se da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu i operativnome mjestu i uvjeti uzletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje.

NCC.OP.230 Započinjanje i nastavak prilaženja

(a) Zapovjednik zrakoplova može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na javljenu vidljivost uzduž uzletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).

(b) Ako je javljeni RVR/VIS manji od primjenjivog minimuma, prilaženje se ne nastavlja:

1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili

2. u segmentu završnog prilaženja ako je nadmorska/relativna visina odluke (DA/H) ili minimalna nadmorska/relativna visina spuštanja (MDA/H) viša od 1 000 ft iznad aerodroma.

(c) Ako RVR nije dostupan, vrijednosti za RVR mogu se izvesti preračunavanjem javljene vidljivosti.

(d) Ako nakon prelaska 1 000 ft iznad aerodroma, javljeni RVR/VIS padne ispod minimuma koji se primjenjuje, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.

(e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H te se spuštanje može završiti pod uvjetom da su na DA/H ili MDA/H uspostavljene i održavane vizualne oznake koje su prikladne za vrstu postupka prilaženja i predviđene uzletno-sletne staze.

(f) Zona dodira RVR uvijek se nadzire.

PODDIO C

IZVEDBENE ZNAČAJKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCC.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

(a) Tijekom svih faza operacije opterećenje, masa i položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u operativnom priručniku ako je on više ograničavajući.

(b) Oznake, popisi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadržavaju operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

▼M1

NCC.POL.105 Masa i ravnoteža, opterećenje

(a) Operater utvrđuje masu i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Skupne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Zrakoplov se ponovo važe ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

(c) Operater stvarnim vaganjem, uključujući svu prtljagu posade, ili korištenjem standardnih masa utvrđuje masu svih operativnih dijelova i članova posade koja je uključena u suhu operativnu masu zrakoplova. Određuje se utjecaj njihovog smještaja na centar gravitacije u zrakoplovu. Pri korištenju standardne mase za utvrđivanje suhe operativne mase članova posade upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase:

(1) 85 kg, uključujući ručnu prtljagu, za članove letačke posade/tehničkog osoblja; i

(2) 75 kg za članove kabinske posade.

(d) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova odredi masu tereta koji se prevozi, uključujući balast:

1. stvarnim vaganjem;

2. određivanjem mase tereta koji se prevozi u skladu sa standardnim masama putnika i prtljage; ili

3. izračunom mase putnika na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika, dodajući toj vrijednosti unaprijed određenu masu za ručnu prtljagu i odjeću ako je broj raspoloživih putničkih sjedala na zrakoplovu:

i. manji od deset za zrakoplove; ili

ii. manji od šest za helikoptere.

(e) Pri korištenju standardne mase upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase.

1. za putnike vrijednosti iz tablice 1. i 2., pri čemu je uključena ručna prtljaga i masa svakog djeteta koje putuje s odraslom osobom na jednom sjedalu:

Tablica 1.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Putnička sjedala:	20 i više		30 i više
	Muški	Ženske	Svi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tablica 2.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedala od 19 ili manje

Putnička sjedala	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

2. za prtljagu:

i. za zrakoplove, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedala na zrakoplovu 20 ili više, standardne vrijednosti mase za prijavljenu prtljagu iz tablice 3.;

Tablica 3.

Standardne mase za prtljagu — zrakoplovi s ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Domaći	11 kg
Unutar europske regije	13 kg
Međukontinentalni	15 kg
Svi ostali	13 kg

ii. za helikoptere, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedala na helikopteru 20 ili više, standardna vrijednost mase za prijavljenu prtljagu koja iznosi 13 kg;

(f) Za zrakoplove s 19 putničkih sjedala ili manje stvarna masa prijavljene prtljage određuje se:

1. vaganjem; ili

2. izračunom na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika. Ako to nije izvedivo, upotrebljuje se minimalna standardna masa koja iznosi 13 kg.

(g) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova odredi masu utočenog goriva upotrebljujući stvarnu gustoću, ili ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu s metodom koja je navedena u operativnom priručniku.

(h) Zapovjednik zrakoplova osigurava da je punjenje:

1. zrakoplova obavljeno pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i

2. teret koji se prevozi u skladu s podacima za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

(i) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova ispunjava dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenje u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom za odjeljak za teret i ograničenje u vezi s najvećim brojem sjedala.

▼M1

(j) Operater u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na opterećenje i na sustav mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz točaka od (a) do (i) Ovim sustavom obuhvaćaju se sve vrste planiranih operacija.

NCC.POL.110 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

(a) Operater prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži te priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži u kojoj se navodi teret i njegov raspored, tako da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Dokumentacija za masu i ravnotežu sadržava sljedeće podatke:

1. registraciju zrakoplova i vrstu,
2. identifikacijski broj leta i datum, po potrebi,
3. ime zapovjednika zrakoplova,
4. ime osobe koja je pripremila dokument,
5. suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova,
6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje,
7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, po potrebi,
8. komponente tereta uključujući putnike, prtljagu, teret i balast,
9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva,
10. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju, i
11. ograničavajuće vrijednosti mase i CG-a.

(b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operater provjerava cjelovitost izlaznih podataka.

(c) Ako zapovjednik zrakoplova ne nadzire utovar zrakoplova, osoba koja nadzire utovar zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na jednakovrijedan način potvrđuje da su teret i njegov raspored u skladu s dokumentacijom za masu i ravnotežu koju je pripravio zapovjednik zrakoplova. Zapovjednik zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na jednakovrijedan način potvrđuje prihvat.

(d) Operater navodi postupke za promjene tereta u zadnji tren i osigurava:

1. da se, nakon ispunjavanja dokumentacije za masu i ravnotežu, u dokumente za planiranje leta koji sadržavaju dokumentaciju za masu i ravnotežu unesu sve promjene u zadnji tren;
2. da se točno navede najveća dopuštena promjena broja putnika ili tereta u zadnji tren; i
3. pripremu nove dokumentacije za masu i ravnotežu ako se taj najveći broj premaši.

NCC.POL.111 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži — olakšice

Neovisno o točki (a) poddtočki 5. iz NCC.POL.110, položaj se CG-a ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu s unaprijed izračunatom tablicom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće osigurati pravilnu ravnotežu, neovisno o stvarnom teretu.

▼M1

NCC.POL.115 Izvođenje — općenito

Zapovjednik zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućuju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i zemljovida.

NCC.POL.120 Ograničenja mase pri polijetanju — zrakoplovi

Operater osigurava da:

(a) masa zrakoplova na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:

1. pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.125;

2. na ruti s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.130; i

3. pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.135,

dopuštajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i ispuštanje goriva u zraku.

(b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, a ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri polijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima; i

(c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnome mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kojem aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

NCC.POL.125 Polijetanje — zrakoplovi

(a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju zapovjednik zrakoplova uzima u obzir sljedeće:

1. izračunata dužina za polijetanje ne prelazi raspoloživu dužinu za polijetanje, pri čemu dužina čistine ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;

2. izračunati uzletni zalet ne prelazi raspoloživi uzletni zalet;

3. jedna vrijednost V_1 upotrebljuje se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i

4. na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi pod istim uvjetima.

(b) U slučaju kvara motora tijekom polijetanja zapovjednik zrakoplova osigurava da:

1. za zrakoplov za koji je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM), zrakoplov mora imati mogućnost prekinuti polijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje i

▼M1

2. za zrakoplov za koji je neto putovanje leta pri polijetanju navedeno u priručniku o letenju zrakoplova (AFM), zrakoplov mora imati mogućnost nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta u primjerenom razmaku dok zrakoplov nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Na ruti — jedan motor u kvaru — zrakoplovi

Zapovjednik zrakoplova osigurava da u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute, zrakoplov s više motora mora imati mogućnost nastaviti let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta, a da ni u kojoj točki ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

NCC.POL.135 Slijetanje — zrakoplovi

Zapovjednik zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnome mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, zrakoplov mora imati mogućnost sletjeti i zaustaviti se; vodeni zrakoplov mora imati mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Poštuju se odstupanja radi očekivanih razlika u tehnikama prilaženja i slijetanja ako se nisu poštovala pri planiranju podataka o izvedbi.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi

NCC.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.245;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.250; ili

4. su ugrađeni u zrakoplov.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. rezervni osigurači,

2. ručne prijenosne svjetiljke,

3. točni mjerač vremena,

4. držač karte,

5. pribori za prvu pomoć,

6. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

7. sidro i oprema za vezanje, i

8. uređaj za osiguravanje djece.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

▼M1

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost zrakoplova, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata zrakoplova, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) zrakoplovom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (MEL);

(b) operater ima odobrenje nadležnog tijela da upravlja zrakoplovom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL); ili

(c) zrakoplov ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Zrakoplovi su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu strujnoga kruga, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCC.IDE.A.115 Operativna svjetla

Zrakoplovi koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad zrakoplova;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se zrakoplov vodi kao vodeni zrakoplov.

NCC.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Zrakoplovi kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M1

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine,

5. klizanja; i

6. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

(b) Zrakoplovi kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) ili u uvjetima kada zrakoplov nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. skretanja i klizanja,

ii. položaja,

iii. vertikalne brzine, i

iv. stabiliziranog smjera,

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i

3. napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, zrakoplovi su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

1. visine tlaka,

2. naznačene brzine,

3. klizanja, skretanja i klizanja, po potrebi,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi,

6. stabiliziranog smjera, po potrebi, i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi.

NCC.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. skretanja i klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera,

9. vanjske temperature zraka, i

10. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem;

▼M1

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnom zasebnom napravom za drugoga pilota za prikazivanje:

1. visine tlaka,

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. skretanja i klizanja,

5. položaja,

6. stabiliziranog smjera i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;

(e) alternativnim izvorom statičnog tlaka;

(f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove;

(g) drugom zasebnom napravom za mjerenje i prikazivanje visine; i

(h) opskrbom električnom energijom, neovisno o glavnom sustavu za opskrbu električnom energijom, za potrebe djelovanja i osvjetljenja sustava za prikaz položaja za najmanje 30 minuta. Opskrba električnom energijom automatski se uključuje nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom i na instrumentu se jasno prikazuje da se umjetni horizont napaja iz sustava za opskrbu električnom energijom u slučaju nužde.

NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.A.135 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet sjedala opremljeni su sustavom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

(a) opremu klase A u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2011.; ili

(b) opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2011. ili prije.

NCC.IDE.A.140 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Osim ako Uredbom (EU) br. 1332/2011 nije predviđeno drukčije, turbinski zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 19 sjedala opremljeni su sustavom ACAS II.

▼M1

NCC.IDE.A.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Sljedeći zrakoplovi opremljeni su vremenskim radarom u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom u zrakoplovu.

(a) zrakoplovi s kabinom pod tlakom;

(b) zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg; i

(c) zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

(a) Zrakoplovi koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.A.155 Sustav interfona za letačku posadu

Zrakoplovi kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.A.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):

1. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije; i

2. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:

   i. certificirani za operaciju s minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;

   ii. opremljeni motorom/motorima s turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora s turboelisnim pogonom; i

   iii. za koje je potvrda o tipu prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije.

(b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodna 2 sata.

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrebljuju; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

▼M1

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

(f) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

NCC.IDE.A.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta zrakoplova, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 25 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se zrakoplov može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

NCC.IDE.A.170 Zapisi podatkovnih veza

(a) Zrakoplovi kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

   i. uspostavu podatkovne veze;

   ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

   iii. usmjereni nadzor;

   iv. informacije o letu;

   v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

   vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

   vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od zrakoplova; i

▼M1

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u NCC.IDE.A.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

(d) Uređaj za snimanje ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u točkama (d) i (e).

NCC.IDE.A.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići:

(a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili

(b) dvama kombiniranim uređajima za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

NCC.IDE.A.180 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;

4. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja:

   i. na svakom sjedalu letačke posade i na svim sjedalima pored pilotskoga; i

   ii. na svakom sjedalu promatrača u pilotskoj kabini;

   i

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 1980.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa:

1. ima jednostupanjsko otkopčavanje i

2. na sjedalima letačke posade, svim sjedalima pored pilotskoga i na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade uključuje dvije trake za remen i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati neovisno.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Zrakoplovi u kojima sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedala letačke posade opremljeni su napravom za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

NCC.IDE.A.190 Pribor za prvu pomoć

(a) Zrakoplovi su opremljeni priborima za prvu pomoć u skladu s tablicom 1.

Tablica 1.

Broj potrebnih pribora za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj potrebnih pribora za prvu pomoć
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 ili više	6

(b) Pribori za prvu pomoć:

1. lako su dostupni za uporabu i

2. dopunjuju se.

NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i:

i. 100 % putnika za svako razdoblje ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od desetominutne opskrbe;

ii. najmanje 30 % putnika za svako razdoblje ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i

iii. najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;

▼M1

2. svih osoba putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za zrakoplove namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojima se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

(c) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft nadalje su opremljeni:

1. uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka; i

2. maskama za članove letačke posade koje se brzo stavljaju.

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkim odjelima biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Zrakoplovi su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCC.IDE.A.206 Protupožarne sjekire i željezne poluge

(a) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet sjedala opremljeni su najmanje jednom protupožarnom sjekirom ili željeznom polugom smještenoj u pilotskoj kabini.

(b) Za zrakoplove s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) više od 200 sjedala dodatna protupožarna sjekira ili željezna poluga ugrađena je u ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.

(c) Protupožarne sjekire i željezne poluge u putničkom odjeljku nisu vidljive putnicima.

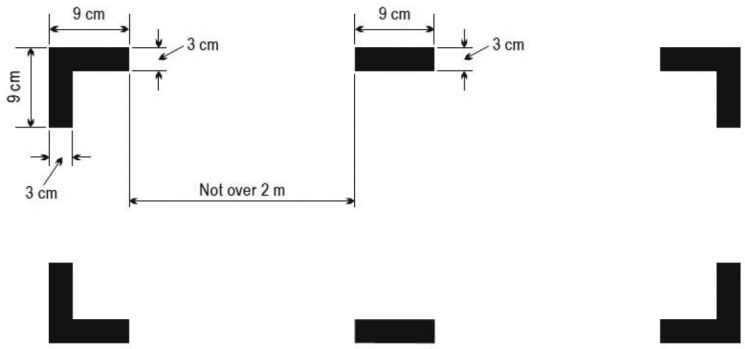
▼M1

NCC.IDE.A.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na zrakoplovu naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCC.IDE.A.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili prije;

2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008.

(b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Let iznad vode

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca, smještenima na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni:

1. kopneni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od više od 50 NM od obale ili polijetanja ili slijetanja na aerodromu ili operativnome mjestu, na kojem je po mišljenju zapovjednika zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu; i

2. vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

(c) Vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:

1. sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja zrakoplovom na vodi, primjerenim veličini i težini zrakoplova te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

2. opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

▼M1

(d) Zapovjednik zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenima za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz zrakoplova u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživljavanje

(a) Zrakoplovi namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

1. signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT(S); i

3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u zrakoplovu.

(b) Na zrakoplovu nije potrebno nositi dodatnu opremu za preživljavanje koja je navedena u točki (a) podtočki 3 ako zrakoplov:

1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu osobito teški i koje odgovara:

i. 120 minuta putničkom brzinom s jednim motorom u kvaru (OEI) za zrakoplove koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritičnog motora/kritičnih motora na bilo kojoj točki rute ili ruta planiranog odstupanja; ili

ii. 30 minuta putničkom brzinom za sve ostale zrakoplove;

ili

2. ostaje unutar udaljenosti ne većoj od 90 minuta pri putnoj brzini od područja primjerenog za prisilno slijetanje, za zrakoplove certificirani u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.240 Slušalice

(a) Zrakoplovi su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu u pilotskoj kabini.

(b) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su gumbom za prijenos na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

NCC.IDE.A.245 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološke podatke bilo kada tijekom leta;

▼M1

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema

(a) Zrakoplovi su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Zrakoplovi imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Zrakoplovi namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Zrakoplovi su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za dojavljivanje visine i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

NCC.IDE.A.260 Upravljanje elektroničkim navigacijskim podacima

(a) Operater se koristi samo podatkovnim proizvodima elektroničke navigacije koji podržavaju navigacijsku aplikaciju sukladno standardima cjelovitosti koji su prikladni primjerenoj uporabi podataka.

(b) Ako podatkovni proizvodi elektroničke navigacije podržavaju navigacijsku aplikaciju potrebnu za operaciju za koju je u skladu s Prilogom V. (dio SPA) Uredbi (EU) br. 965/2012 potrebno odobrenje, operater nadležnom tijelu dokazuje da su primijenjeni postupak i isporučeni proizvodi u skladu sa standardima cjelovitosti koji su prikladni primjerenoj uporabi podataka.

(c) Operater neprekidno prati postupak i proizvode izravno ili praćenjem sukladnosti pružatelja usluga, koji su treće strane.

(d) Operater osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih elektroničkih navigacijskih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

▼**M1**

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCC.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.245;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.250; ili

4. su ugrađeni u helikopter.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. ručna prijenosna svjetiljka,

2. točni mjerač vremena,

3. držač karte,

4. pribor za prvu pomoć,

5. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

6. sidro i oprema za vezanje; i

7. uređaj za osiguravanje djece.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim poddijelom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) helikopterom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (MEL);

▼M1

(b) operater ima odobrenje nadležnog tijela da upravlja helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL); ili

(c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine, i

5. klizanja.

(b) Helikopteri kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) kada je vidljivost manja od 1 500 m ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

   i. položaja,

   ii. vertikalne brzine, i

   iii. stabiliziranog smjera,

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i

3. napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

▼M1

(c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

1. visine tlaka,

2. naznačene brzine,

3. klizanja,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi, i

6. stabiliziranog smjera, po potrebi.

NCC.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera, i

9. vanjske temperature zraka;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

1. visine tlaka,

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. klizanja,

5. položaja, i

6. stabiliziranog smjera;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;

(e) alternativnim izvorom statičnog tlaka;

(f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove; i

(g) dodatnom napravom za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

▼M1

NCC.IDE.H.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Helikopteri s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala i koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su vremenskim radarom za otkrivanje vremenskih uvjeta ako aktualni vremenski izvještaji pokazuju da se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom.

NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

(a) Helikopteri koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.H.155 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.H.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

(b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodna 2 sata.

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

(f) Uređaj za snimanje podataka o letu (CVR) ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta helikoptera, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada helikoptera te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 10 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

NCC.IDE.H.170 Zapisi podatkovnih veza

(a) Helikopteri kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

   i. uspostavu podatkovne veze;

   ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

   iii. usmjereni nadzor;

   iv. informacije o letu;

   v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

   vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

   vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od helikoptera; i

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se povezivanje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u NCC.IDE.H.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

▼M1

(d) Uređaj za snimanje ima uređaj za pomoć pri lociranju uređaja za snimanje u vodi.

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u točkama (d) i (e).

NCC.IDE.H.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini.

NCC.IDE.H.180 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Helikopteri su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. za helikoptere kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 2012., sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika u dobi od 24 mjeseca ili više;

4. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedalu letačke posade; i

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju helikoptera kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 1980.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa:

1. ima jednostupanjsko otkopčavanje; i

2. na sjedalima letačke posade, svim sjedalima pored pilotskoga i na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade uključuje dvije trake za remen i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati neovisno.

NCC.IDE.H.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Helikopteri u kojima sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedala letačke posade opremljeni su napravom za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

NCC.IDE.H.190 Pribor za prvu pomoć

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor/i za prvu pomoć:

1. lako su dostupni za uporabu; i

2. dopunjuju se.

▼M1

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

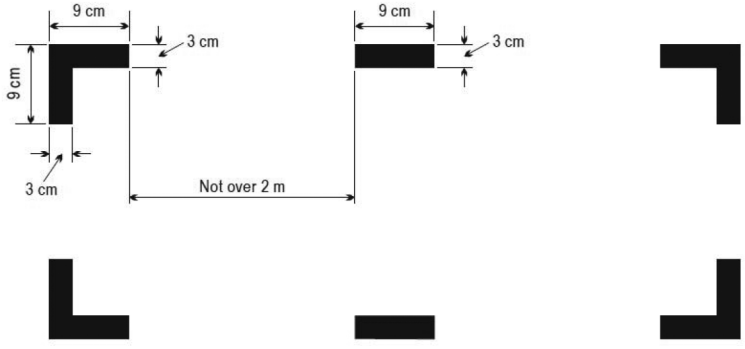
(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCC.IDE.H.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCC.IDE.H.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT).

▼M1

(b) Helikopteri namijenjeni letovima iznad vode u operacijama na moru u nepovoljnom okolišu i na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let, opremljeni su odašiljačem ELT (ELT(AD)) koji se automatski aktivira.

(c) Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste mora moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Prsluci za spašavanje

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let;

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

NCC.IDE.H.226 Odijelo za preživljavanje posade

Svaki član posade nosi odijelo za preživljavanje:

(a) pri izvođenju operacija na letovima iznad vode u operacijama na moru na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let i ako:

1. vremenski izvještaj ili prognoze koje zapovjednik zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C, ili

2. predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje;

ili

(b) tako odluči zapovjednik zrakoplova na osnovi ocjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uvjete:

1. letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prisilno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; i

2. vremenski izvještaj ili prognoze koje zapovjednik zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Čamci za spašavanje, odašiljači za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode

Helikopteri namijenjeni:

(a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

(b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči zapovjednik zrakoplova na osnovi ocjene rizika,

opremljeni su:

1. u slučaju helikoptera na kojima je manje od 12 osoba, najmanje jednim čamcem za spašavanje s nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju osoba u helikopteru, a smješten je tako da omogućuje brzu uporabu u slučaju nužde;

2. u slučaju helikoptera na kojima je više od 11 osoba, najmanje dvama čamcima za spašavanje, koji su smješteni tako da omogućuju brzu uporabu u slučaju nužde, a zajedno su dostatni da smjeste sve osobe koje se mogu prevoziti u helikopteru, pri čemu u slučaju gubitka jednog čamca za spašavanje preostali čamci za spašavanje raspolažu dostatnim kapacitetom za smještaj svih osoba u helikopteru;

3. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i

4. opremom za spašavanje primjerenom predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCC.IDE.H.230 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

(a) signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

(b) najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)); i

(c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

NCC.IDE.H.231 Dodatni zahtjevi za helikoptere koji izvode operacije na moru u nepovoljnom morskom području

Helikopteri namijenjeni operacijama na moru u nepovoljnom morskom području na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(a) Ako vremenski izvještaj ili prognoze koje zapovjednik zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C, predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme za preživljavanje ili ako se planira da se let izvodi noću, sve osobe u helikopteru nose odijelo za preživljavanje.

(b) Svi čamci za spašavanje koji se prevoze u skladu s NCC.IDE.H.227 ugrađeni su tako da su uporabljivi u uvjetima na moru u kojima su svojstva helikoptera pri prisilnom slijetanju na vodi, njegova svojstva plutanja i svojstva povezana s njegovim uravnoteživanjem ocijenjena radi ispunjavanja zahtjeva za prisilno slijetanje na vodi namijenjenih certificiranju.

▼M1

(c) Helikopter je opremljen sustavom za osvjetljivanje u slučaju nužde neovisnim izvorom električne energije za opće osvjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije helikoptera.

(d) Svi izlazi za nuždu, uključujući izlaze za nuždu za posadu i njihova sredstva za otvaranje vidno su označeni za vođenje osoba u helikopteru koji izlaze upotrebljavaju pri dnevnoj svjetlosti ili u tami. Takve oznake osmišljene su tako da ostanu vidljive ako se helikopter prevrne i kabina potopi.

(e) Sva vrata koja nije moguće izbaciti označena kao izlazi za nuždu pri prisilnom slijetanju na vodi, opremljena su sredstvima za njihovo pričvršćivanje u otvorenom položaju da ne ometaju osobe koje napuštaju helikopter u svim uvjetima na moru sve do najzahtjevnijih koje je potrebno ocijeniti za prisilno slijetanje i plutanje.

(f) Sva vrata, prozori i drugi otvori u putničkom odjeljku predviđeni za bijeg pod vodom opremljeni su tako da se mogu upotrijebiti u nuždi.

(g) Prsluci za spašavanje nose se cijelo vrijeme osim ako putnik ili član posade na sebi ima integrirano odijelo za preživljavanje koji ispunjava zahtjeve za odijelo za preživljavanje i prsluk za spašavanje.

NCC.IDE.H.232 Helikopteri certificirani za operacije na vode — razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vode opremljeni su:

(a) sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

(b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

NCC.IDE.H.235 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

Helikopteri su osmišljeni za slijetanje na vodi ili certificirani za prisilno slijetanje na vodi u skladu s odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let ili opremljeni nužnom opremom za plutanje na vodi ako su namijenjeni letovima iznad vode u nepovoljnom okolišu na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

NCC.IDE.H.240 Slušalice

Ako se zahtijeva radijska komunikacija i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

NCC.IDE.H.245 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološki podaci;

▼M1

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

(c) Ako se zahtijeva radijski komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.H.155 i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema

(a) Helikopteri su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS); po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Helikopteri imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za dojavljivanje visine i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

▼M1

PRILOG VII.

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE S NEKOMPLEKSNIM ZRAKOPLOVIMA NA MOTORNI POGON

[DIO NCO]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

NCO.GEN.100 Nadležno tijelo

(a) Nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj je zrakoplov registriran.

(b) Ako je zrakoplov registriran u trećoj zemlji, nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj operater ima poslovni nastan ili stalno boravište.

NCO.GEN.101 Postupci usklađivanja

Operater može za uspostavu sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/20008 i njezinim provedbenim pravilima osim postupaka usklađivanja, koje je donijela Agencija, upotrijebiti i druge postupke usklađivanja.

NCO.GEN.102 Motorne jedrilice i jedrilice s pomoćnim motorom

(a) Motorne jedrilice namijenjene su letovima u skladu sa zahtjevima za:

1. zrakoplove na motorni pogon i

2. jedrilice namijenjene letovima bez uporabe motora.

(b) Motorne jedrilice opremljene su u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na zrakoplove, osim ako je u poddijelu D. navedeno drukčije.

(c) Jedrilice s pomoćnim motorom, izuzev motornih jedrilica, namijenjene su letovima i opremljene su u skladu sa zahtjevima koji se primjenjuju na jedrilice.

NCO.GEN.105 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova

(a) Zapovjednik zrakoplova odgovoran je:

1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u točki 1.c. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

3. za osiguravanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste kako je navedeno u točki 1.b. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u točki 2.a.3 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008:

i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;

ii. zrakoplov je propisno registriran;

iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (MEL) ili jednakovrijedni dokument, po potrebi, dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ili NCO.IDE.B.105;

▼M1

iv. masa zrakoplova i, osim u slučaju balona, centar gravitacije takvi su da omogućuju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;

v. sva oprema, prtljaga i teret pravilno su ukrcani i osigurani i evakuacija u nuždi je moguća; i

vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;

5. da ne započinje let ako nije sposoban obavljati dužnosti zbog na primjer ozljeda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih tvari;

6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. da odlučuje o prihvaćanju zrakoplova s kvarovima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi; i

8. da zapisuje podatke o uporabi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova.

(b) Zapovjednik zrakoplova osigurava da u ključnoj fazi leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svi članove posade sjede na svojem dodijeljenome mjestu i izvode samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.

(c) Zapovjednik zrakoplova ima ovlast odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljagu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.

(d) Zapovjednik zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.

(e) Zapovjednik zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

(f) Zapovjednik zrakoplova tijekom leta:

1. osim u slučaju balona, na svojem je mjestu vezan sigurnosnim pojasom i

2. cijelo vrijeme ostaje za upravljačem zrakoplova, osim ako upravljač preuzme drugi pilot.

▼M1

(g) Zapovjednik zrakoplova nadležnom tijelu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom uplitanju i obavješćuje naznačeno lokalno nadležno tijelo.

(h) Zapovjednik zrakoplova obavješćuje najbliže odgovarajuće nadležno tijelo najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima je zrakoplov sudjelovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCO.GEN.106 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova — baloni

Zapovjednik balona uz odgovornosti u skladu s NCO.GEN.105 odgovoran je:

(a) za davanje uputa prije leta osobama koje pomažu pri punjenju i pražnjenju oplate balona; i

(b) da osobe koje pomažu pri punjenju i pražnjenju oplate nose primjerenu zaštitnu odjeću.

NCO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

(a) Zapovjednik zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojima se operacije izvode.

(b) Zapovjednik zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadaća i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta kojima će se koristiti te povezane zrakoplovne navigacijske uređaje kako je navedeno u točki 1.a Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taksiranje zrakoplova

Taksiranje zrakoplova na tlu aerodroma dopušteno je samo ako je osoba za upravljačem:

(a) primjereno kvalificirani pilot ili

(b) imenovana od strane operatera i:

1. osposobljena za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena za korištenje radijskog telefona ako se zahtijeva radijska komunikacija;

3. primila upute u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i

4. sposobna ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

NCO.GEN.120 Uporaba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCO.GEN.125 Prijenosni elektronički uređaji

Zapovjednik zrakoplova nikomu u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektroničkog uređaja koji bi mogao štetno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme.

NCO.GEN.130 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operater u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu, dostupne za neposredno obavješćivanje centara za koordinaciju spašavanja, osim za zrakoplove koji polijeću i slijeću na istom aerodromu/operativnome mjestu.

▼M1

NCO.GEN.135 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

(a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.

1. AFM ili jednakovrijedni dokument/i;
2. izvorna potvrda o registraciji zrakoplova;
3. izvorna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
4. potvrda o zaštiti od buke, po potrebi;
5. lista posebnih odobrenja ako postoji;
6. dozvola za radijsku stanicu u zrakoplovu ako postoji;
7. potvrda/potvrde o osiguranju protiv treće strane;
8. dnevnik putovanja ili jednakovrijedni dokument za zrakoplov;
9. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;
10. aktualne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
11. informacije o postupcima i vizualnim znakovima kojima se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
12. MEL ili CDL, po potrebi; i
13. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.

(b) Neovisno o točki (a), na letovima:

1. za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnome mjestu; ili
2. koji ostaju na udaljenosti ili području koje je odredilo nadležno tijelo,

dokumenti i informacije iz točke (a) podtočke 2. do točke (a) podtočke 8. mogu se zadržati na aerodromu ili operativnome mjestu.

(c) Neovisno o točki (a), na letovima s balonima ili jedrilicama s pomoćnim motorom, izuzev motornih jedrilica (TMG), dokumenti i informacije iz točke (a) podtočke 2. do točke (a) podtočke 11. i točke (a) podtočke 11. do točke (a) podtočke 13. mogu se prevoziti u pratećem vozilu.

(d) Zapovjednik zrakoplova u razumnom roku, od kada je nadležno tijelo zatražilo da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

NCO.GEN.140 Prijevoz opasnog tereta

(a) Prijevoz opasnog tereta zrakom provodi se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.

(b) Opasni teret prevozi operater odobren u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom G. Uredbi (EU) br. 965/2012 osim ako:

1. nije podložan tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

▼M1

2. ga prevoze putnici ili zapovjednik zrakoplova ili je u prtljazi u skladu s dijelom 8. tehničkih uputa,

3. ga prevoze operateri zrakoplovi tipa ELA2.

(c) Operater poduzima sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernoga prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.

(d) Zapovjednik zrakoplova u skladu s tehničkim uputama bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.

(e) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se u skladu s tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.

NCO.GEN.145 Žurni odgovor na sigurnosni problem

Operater provodi:

(a) sve sigurnosne mjere koje nalaže nadležno tijelo u skladu s ARO.GEN.135(c); i

(b) sve odgovarajuće obvezne sigurnosne podatke koje je izdala Agencija, uključujući plovidbene zahtjeve.

NCO.GEN.150 Dnevnik putovanja

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili serije letova u obliku dnevnika putovanja ili jednakovrijednog dokumenta.

NCO.GEN.155 Lista minimalne opreme

(a) Moguće je izraditi listu minimalne opreme uzimajući u obzir sljedeće:

1. u dokumentu se predviđa rad zrakoplova, prema navedenim uvjetima, pomoću određenih instrumenata, predmeta opreme ili funkcija koje ne rade na početku leta;

2. dokumenti se pripremaju za svaki zasebni zrakoplov, uzimajući u obzir operaterove relevantne uvjete za rad i održavanje; i

3. lista minimalne opreme temelji se na relevantnoj glavnoj listi minimalne opreme (MMEL), kako je definirano u podacima utvrđenima u skladu s Uredbom Komisije i nije manje ograničavajuća od MMEL-a.

(b) O listi minimalne opreme i svim njezinim izmjenama i dopunama obavješćuje se nadležno tijelo.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCO.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih mjesta

Zapovjednik zrakoplova upotrebljuje samo aerodrome i operativna mjesta koja su prikladna za dotični tip zrakoplova i operacije.

NCO.OP.105 Specifikacija izoliranih aerodroma — zrakoplovi

Zapovjednik zrakoplova pri odabiru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva aerodrom smatra izoliranim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog odredišnog aerodroma:

(a) za zrakoplove pokretanima klipnim motorima više od 60 minuta ili

(b) za zrakoplove pokretanima turbinskim motorima više od 90 minuta.

▼M1

NCO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma — zrakoplovi i helikopteri

(a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) zapovjednik zrakoplova odabire i upotrebljava operativne minimume za svaki odlazak, odredište ili alternativni aerodrom. Ti minimumi:

1. nisu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i

2. kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, odobrava ih nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom E. Uredbi (EZ) br. 965/2012:

(b) Pri odabiru operativnih minimuma aerodroma zapovjednik zrakoplova uzima u obzir sljedeće:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;

2. svoju stručnost i svoje iskustvo;

3. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze, završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) koja se mogu izabrati za uporabu;

4. primjerenost i performanse raspoloživih vizualnih i nevizualnih zemaljskih sredstava;

5. raspoloživu opremu u zrakoplovu u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje letenja, tijekom polijetanja, prilaženja, izravnavanja zrakoplova, slijetanja, rulanja i neuspjelog prilaženja;

6. prepreke u području prilaženja, neuspjelog prilaženja i početnog penjanja, koje su potrebne za izvršavanje postupaka u izvanrednim situacijama;

7. najmanju dopuštenu nadmorsku/relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaženja;

8. sredstva za određivanje i izvješćivanje o meteorološkim uvjetima; i

9. tehnika letenja kojom se koristi za vrijeme završnog prilaženja.

(c) Minimumi za posebnu vrstu postupka prilaženja i slijetanja uporabljuju se ako:

1. zemaljska oprema, koja je potrebna za predviđeni postupak, djeluje;

2. zrakoplovni sustavi za tu vrstu prilaženja djeluju;

3. su ispunjeni potrebni uvjeti za izvedbu zrakoplova; i

4. je pilot primjereno osposobljen.

NCO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma— operacije NPA, APV, CAT I

(a) Visina odluke (DH) namijenjena za neprecizno prilaženje (NPA) koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem (CDFA), postupak prilaženja s okomitim vođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. minimalne visine do koje se sredstva za prilaženje mogu upotrebljavati bez potrebnih vizualnih oznaka;

2. visine nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;

▼M1

3. visine odluke objavljenog postupka prilaženja, po potrebi;

4. minimuma sustava koji je naveden u tablici 1.; ili

5. minimuma visine odluke iz priručnika o letenju zrakoplova ili jednakovrijednog dokumenta ako je navedeno.

(b) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operaciju nepreciznog prilaženja (NPA) koja se ne izvodi tehnikom završnog prilaženja sa stalnim spuštanjem nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. OCH-a za kategoriju zrakoplova;

2. minimuma sustava koji je naveden u tablici 1.; ili

3. minimalne visine spuštanja navedene u AFM-u ako je navedena.

Tablica 1.

Minimumi sustava

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
Sustav za instrumentalno slijetanje (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sustav (GNSS)/satelitski sustav proširivanja (SBAS) (bočno precizno prilaženje s okomitim vođenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC) s opremom za mjerenje udaljenosti ili bez nje (DME)	250
Prilaženje pomoću nadzornog radara (SRA) (završetak na ½ NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VHF svesmjerni radiofar (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmjereni radiofar (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF tragač smjera (VDF)	350

NCO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja sa zrakoplovima

(a) MDH za operacije kruženja sa zrakoplovima nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:

1. objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju zrakoplova;

▼M1

2. najmanje visine kruženja iz tablice 1. ili

3. DH/MDH prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja sa zrakoplovima nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. vidljivosti pri kruženju za kategoriju zrakoplova ako je objavljena;

2. najmanje vidljivosti iz tablice 2. ili

3. vidljivosti uzduž uzletno-sletne staze/pretvorene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) prethodnog postupka instrumentalnog prilaženja.

Tablica 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju zrakoplova

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

NCO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja s helikopterima

MDH za operacije kruženja s helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje — zrakoplovi i helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu uzletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).

(b) Zapovjednik zrakoplova može odstupiti od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaženja:

1. pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili

2. samo ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

NCO.OP.120 Postupci za smanjenje buke — zrakoplovi, helikopteri i jedrilice s pomoćnim motorom

Zapovjednik zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji utjecaj buke zrakoplova te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCO.OP.121 Postupci za smanjenje buke — baloni

Zapovjednik zrakoplova uzima u obzir operativne postupke da se smanji utjecaj buke sustava grijanja te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

▼M1

NCO.OP.125 Opskrba gorivom i uljem — zrakoplovi

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje let samo ako je na zrakoplovu dostatno goriva i ulja:

1. za letove prema pravilima vizualnog letenja (VFR):

i. danju: polijetanje i slijetanje na istom aerodromu/mjestu za slijetanje i uvijek u vidokrugu tog aerodroma/mjesta za slijetanje, za letenje po planiranoj ruti i nakon najmanje još za 10 minuta letenja na normalnoj visini leta;

ii. danju: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 30 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili

iii. noću: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta;

2. za letove prema pravilima IFR-a:

i. kada alternativno odredište nije potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta; ili

ii. kada je alternativno odredište potrebno: za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i nakon najmanje još za 45 minuta letenja na normalnoj visini leta.

(b) Pri izračunu goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći čimbenici:

1. prognozirani meteorološki uvjeti;

2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;

3. postupci pri gubitku tlaka ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i

4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.

(c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od točke ponovnog planiranja leta.

NCO.OP.126 Opskrba gorivom i uljem — helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje let samo ako je na helikopteru dostatno goriva i ulja:

1. za letove prema pravilima VFR-a: za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon najmanje još za 20 minuta letenja pri brzini koja omogućuje najveći doseg i

2. za letove prema pravilima IFR-a:

i. ako nije potrebna alternativna ruta ili nije dostupan vremenski spreman aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i nakon još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja na 450 m (1 500 ft) iznad odredišnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima te za prilaženje i slijetanje; ili

▼M1

ii. ako se zahtijeva alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje te izvedbu prilaženja i neuspjelog prilaženja i nakon:

(A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i

(B) još za 30 minuta letenja pri brzini čekanja 450 m (1 500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uvjetima te za prilaženje i slijetanje.

(b) Pri izračunu goriva potrebnog i za nepredviđene situacije uzimaju se u obzir sljedeći čimbenici:

1. prognozirani meteorološki uvjeti;

2. predviđene rute ATC-a i kašnjenja u prometu;

3. postupci pri gubitku tlaka ili kvaru jednog motora na ruti, po potrebi; i

4. bilo koja druga okolnost koja može dovesti do kašnjenja slijetanja zrakoplova ili povećanja potrošnje goriva i/ili ulja.

(c) Ništa ne sprječava promjenu plana letenja za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uvjetom da se mogu ispuniti svi zahtjevi od točke ponovnog planiranja leta.

NCO.OP.127 Opskrba i planiranje goriva i balasta — baloni

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje let samo ako je rezerva goriva, plina ili balasta dostatna za 30 minuta letenja.

(b) Zalihe goriva, plina ili balasta izračunavaju se na temelju najmanje jednog od sljedećih operativnih uvjeta prema kojima se let izvodi:

1. podataka proizvođača balona;

2. predviđene mase;

3. očekivanih meteoroloških uvjeta; i

4. postupaka i ograničenja izvođača navigacijskih službi zračnog prometa.

NCO.OP.130 Davanje uputa putnicima

Zapovjednik zrakoplova osigurava da prije ili, ako je potrebno, tijekom leta putnici dobiju upute u vezi s opremom i postupcima u slučaju nužde.

NCO.OP.135 Priprema leta

(a) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima provjerava da su naprave na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijske uređaje i sredstva za navigaciju, raspoložive na zadanom letu i izravno potrebne za siguran rad zrakoplova, prikladne vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.

(b) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okolice mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:

1. proučavanje raspoloživih aktualnih vremenskih izvještaja i prognoza; i

▼M1

2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnost da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.

NCO.OP.140 Aerodromi alternativnih odredišta — zrakoplovi

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

NCO.OP.141 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;

ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i

3. za odredište na moru utvrđena je točka bez povratka (PNR).

NCO.OP.145 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.

▼M1

(b) Za sve druge vrste goriva zrakoplovi se ne pune drugim vrstama goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju li su u zrakoplovu ako zapovjednik zrakoplova nije prisutan ili drugo osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCO.OP.150 Prijevoz putnika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prije i tijekom taksiranja, polijetanja i slijetanja ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki putnik u zrakoplovu nalazi na svojem sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili napravom za ograničavanje kretanja, osim u slučaju balona.

NCO.OP.155 Pušenje u zrakoplovu — zrakoplovi i helikopteri

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti; i

(b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom.

NCO.OP.156 Pušenje u zrakoplovu — jedrilice i baloni

U jedrilici ili balonu pušenje nije dopušteno.

NCO.OP.160 Meteorološki uvjeti

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednome aerodromu alternativnog odredišta, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.

(c) Ako let sadržava segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojemu je to nužno, meteorološki podaci iz točaka (a) i (b).

NCO.OP.165 Led i drugi zagađivači — postupci na zemlji

Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova.

NCO.OP.170 Led i drugi zagađivači — postupci tijekom leta

(a) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u točki 2.a.5 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(b) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, zapovjednik zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i po potrebi obavješćuje kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

▼M1

NCO.OP.175 Uvjeti za polijetanje — zrakoplovi i helikopteri

Zapovjednik zrakoplova prije započinjanja polijetanja uvjerava se da

(a) u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu ili operativnome mjestu i uvjeti uzletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) primjenjivi operativni minimumi aerodroma bit će ispunjeni.

NCO.OP.176 Uvjeti za polijetanje — baloni

Zapovjednik balona prije započinjanja leta uvjerava se da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na operativnome mjestu ili aerodromu neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak.

NCO.OP.180 Simulirane situacije tijekom leta

(a) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:

1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

(b) Neovisno o točki (a), takve se situacije mogu simulirati s pilotima studentima na zrakoplovu za vrijeme leta za osposobljavanje ako ih izvodi odobrena organizacija za osposobljavanje.

NCO.OP.185 Raspolaganje gorivom tijekom leta

Zapovjednik zrakoplova redovito provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva ili, za balone, balasta tijekom leta nije manja od količine goriva ili balasta koja je potrebna da se nastavi letjeti do vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora ostati u skladu sa zahtjevima iz NCO.OP.125, NCO.OP.126 ili NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Uporaba dodatnog kisika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da on i članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCO.OP.195 Otkrivanje blizine tla

Kada zapovjednik zrakoplova ili sustav za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, zapovjednik zrakoplova odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCO.OP.200 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Pri uporabi sustava ACAS II operativni su postupci i osposobljavanje u skladu s Uredbom (EU) br. 1332/2011.

NCO.OP.205 Uvjeti za prilaženje i slijetanje — zrakoplovi i helikopteri

Zapovjednik zrakoplova prije započinjanja prilaženja za slijetanje uvjerava se da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vrijeme na aerodromu i operativnome mjestu i uvjeti uzletno-sletne staze ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO) kojim se namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje.

▼M1

NCO.OP.210 Započinjanje i nastavak prilaženja — zrakoplovi i helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova može započeti instrumentalno prilaženje bez obzira na javljenu vidljivost uzduž uzletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).

(b) Ako je javljeni RVR/VIS manji od primjenjivog minimuma, prilaženje se ne nastavlja:

1. ispod 1 000 ft iznad aerodroma; ili

2. u segmentu završnog prilaženja ako je nadmorska/relativna visina odluke (DA/H) ili minimalna nadmorska/relativna visina spuštanja (MDA/H) viša od 1 000 ft iznad aerodroma.

(c) Ako RVR nije dostupan, vrijednosti za RVR mogu se izvesti preračunavanjem javljene vidljivosti.

(d) Ako nakon prelaska 1 000 ft iznad aerodroma, javljeni RVR/VIS padne ispod minimuma koji se primjenjuje, prilaženje se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.

(e) Prilaženje se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H te se spuštanje može završiti pod uvjetom da su na DA/H ili MDA/H uspostavljene i održavane vizualne oznake koje su prikladne za vrstu postupka prilaženja i predviđene uzletno-sletne staze.

(f) Zona dodira RVR uvijek se nadzire.

NCO.OP.215 Operativna ograničenja — baloni uzgonjeni vrućim zrakom

Balon uzgonjen vrućim zrakom može poletjeti tijekom noći pod uvjetom da na njemu ima dostatno goriva za slijetanje tijekom dana.

PODDIO C

IZVEDBENE ZNAČAJKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCO.POL.100 Operativna ograničenja – svi zrakoplovi

(a) Tijekom svih faza operacije, opterećenje, masa i, osim u slučaju balona, položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u jednakovrijednom dokumentu.

(b) Oznake, popisi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadržavaju operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

NCO.POL.105 Vaganje

(a) Operater osigurava da su masa i, osim u slučaju balona, centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov utvrđeni stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Skupne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje zapovjedniku zrakoplova. Zrakoplov se ponovo važe ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

▼M1

NCO.POL.110 Izvođenje — općenito

Zapovjednik zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućuju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i zemljovida.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi

NCO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.190;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.195; ili

4. su ugrađeni u zrakoplov.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. rezervni osigurači,

2. ručne prijenosne svjetiljke,

3. točni mjerač vremena,

4. pribor za prvu pomoć,

5. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

6. sidro i oprema za vezanje, i

7. uređaj za osiguravanje djece.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost zrakoplova, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

▼M1

NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata zrakoplova, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) zrakoplovom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) zrakoplov ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Zrakoplovi su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu strujnoga kruga, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Zrakoplovi koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad zrakoplova;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se zrakoplov vodi kao vodeni zrakoplov.

NCO.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Zrakoplovi kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine, i

5. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

(b) Zrakoplovi kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili u uvjetima kada zrakoplov nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. skretanja i klizanja,

ii. položaja,

iii. vertikalne brzine, i

iv. stabiliziranog smjera;

i

▼M1

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) Zrakoplovi kojima se upravlja u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) i točke (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,
2. vremena u satima, minutama i sekundama,
3. visine tlaka,
4. naznačene brzine,
5. vertikalne brzine,
6. skretanja i klizanja,
7. položaja,
8. stabiliziranog smjera,
9. vanjske temperature zraka, i
10. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i

(c) napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.130 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski zrakoplovi certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od devet sjedala opremljeni su sustavom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

(a) opremu klase A u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2011.; ili

(b) opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2011. ili prije.

NCO.IDE.A.135 Sustav interfona za letačku posadu

Zrakoplovi kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCO.IDE.A.140 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

▼M1

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca; i

4. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu letačke posade s jednostupanjskim otkopčavanjem.

NCO.IDE.A.145 Pribor za prvu pomoć

(a) Zrakoplovi su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i:

i. 100 % putnika za svako razdoblje ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od desetominutne opskrbe;

ii. najmanje 30 % putnika za svako razdoblje ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i

iii. najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;

i

2. svih osoba putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za zrakoplove namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojima se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

(c) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft opremljeni su i uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka.

NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

▼M1

(b) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.A.160 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Zrakoplovi, izuzev motornih jedrilica (TMG) i zrakoplova tipa ELA1 opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara.

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

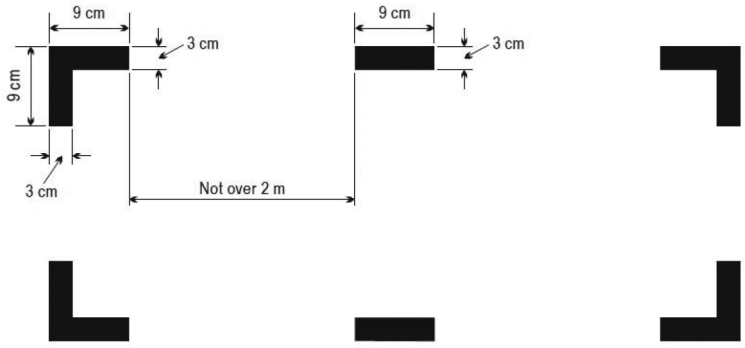
(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCO.IDE.A.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na zrakoplovu naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCO.IDE.A.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili prije;

2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008.; ili

3. odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) ili osobnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik ako je zrakoplov certificiran za najveći broj putničkih sjedala od šest sjedala ili manje.

▼M1

(b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let iznad vode

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni:

1. zrakoplovi s jednim motorom ako:

   i. lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili

   ii. polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto, na kojemu je po mišljenju zapovjednika zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu;

2. vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode; i

3. zrakoplovi namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje, većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja.

(b) Vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:

1. jednim sidrom;

2. vodenim sidrom (drogue) ako je potrebno kao pomoć pri manevriranju; i

3. opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

(c) Zapovjednik zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenima za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz zrakoplova u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCO.IDE.A.180 Oprema za preživljavanje

Zrakoplovi namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.A.190 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, zrakoplovi su opremljeni opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

▼M1

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema

(a) Zrakoplovi namijenjeni letovima na rutama na kojima se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su svom potrebnom navigacijskom opremom kojom se omogućuje nastavak leta u skladu s:

1. planom leta ATS, po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Zrakoplovi imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Zrakoplovi namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, zrakoplovi su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.190;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.195; ili

4. su ugrađeni u helikopter.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. ručne prijenosne svjetiljke,

2. točni mjerač vremena,

3. pribor za prvu pomoć,

4. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

▼M1

5. sidro i oprema za vezanje; i

6. uređaj za osiguravanje djece.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim primjenjivim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) helikopterom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine, i

5. klizanja.

▼M1

(b) Helikopteri kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. položaja,

ii. vertikalne brzine, i

iii. stabiliziranog smjera;

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) Helikopteri kojima se upravlja kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točaka (a) i (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka,

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera, i

9. vanjske temperature zraka;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i

(d) dodatnom napravom za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCO.IDE.H.135 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

▼M1

NCO.IDE.H.140 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja, i uređaji za osiguravanje djece

(a) Helikopteri su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. za helikoptere kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 2012., sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika u dobi od 24 mjeseca ili više;

4. uređajem za osiguravanje djece za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca; i

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedalu letačke posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa ima jednostupanjsko otkopčavanje.

NCO.IDE.H.145 Pribor za prvu pomoć

(a) Helikopteri su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

(1) svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

(2) svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.H.160 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri, izuzev helikoptera tipa ELA 2, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

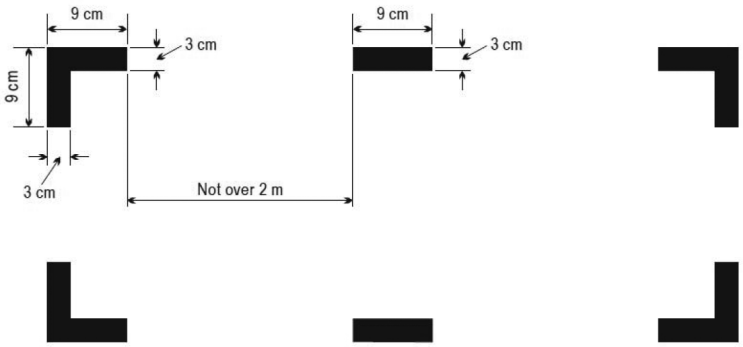
▼M1

NCO.IDE.H.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCO.IDE.H.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od šest sjedala opremljeni su:

1. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT); i

2. jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

(b) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala od šest ili manje opremljeni su odašiljačem za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik.

(c) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Let iznad vode

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u helikopteru mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

▼M1

(c) Zapovjednik helikoptera namijenjenog letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

(d) Zapovjednik helikoptera pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje iz točke (a) od strane svih osoba u helikopteru utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi.

NCO.IDE.H.180 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.H.185 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

Helikopteri koji lete iznad vode u nepovoljnom okolišu u udaljenosti od kopna većoj od 30 NM:

(a) osmišljeni su za slijetanje na vodi u skladu s odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let;

(b) certificirani su za prisilno slijetanje na vodi u skladu s odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let; ili

(c) opremljeni su nužnom opremom za plutanje na vodi.

NCO.IDE.H.190 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, helikopteri su opremljeni opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

(d) Ako se zahtijeva radijski komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCO.IDE.H.135 i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na svojemu mjestu.

NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema

(a) Helikopteri namijenjeni letovima na rutama na kojima se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su potrebnom navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

▼M1

(b) Helikopteri imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

ODJELJAK 3.

Jedrilice

NCO.IDE.S.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NC0.IDE.S.145;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.S.150; ili

4. su ugrađeni u jedrilicu.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. ručne prijenosne svjetiljke,

2. točni mjerač vremena,

3. oprema za preživljavanje i signaliziranje.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost jedrilice, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

▼M1

NCO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata jedrilice, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) jedrilicom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) jedrilica ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.S.115 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju

(a) Jedrilice kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera, u slučaju jedrilica s pomoćnim motorom,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

3. visine tlaka, i

4. naznačene brzine.

(b) Jedrilice kojima se upravlja u uvjetima kada jedrilicu nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. vertikalne brzine,

2. položaja ili skretanja i klizanja te

3. magnetnog smjera.

NCO.IDE.S.120 Letovi u oblacima — instrumenti za letenje i navigaciju

Jedrilice namijenjene letovima u oblacima opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

(a) magnetnog smjera,

(b) vremena u satima, minutama i sekundama,

(c) visine tlaka,

(d) naznačene brzine,

(e) vertikalne brzine, i

(f) položaja ili skretanja i klizanja.

NCO.IDE.S.125 Sjedala i sustavi vezivanja

(a) Jedrilice su opremljene:

1. sjedalom za sve osobe u jedrilici i

2. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svako sjedalo u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova (AFM).

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa ima jednostupanjsko otkopčavanje.

▼M1

NCO.IDE.S.130 Dodatni kisik

Jedrilice namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 10 000 ft opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

(a) članova posade za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

(b) svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.S.135 Let iznad vode

Zapovjednik jedrilice namijenjene letovima iznad vode utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz jedrilice u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

(a) prsluka za spašavanje ili jednakovrijednog zasebnog uređaja za plutanje za sve osobe u jedrilici koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala osobe za čiju su uporabu predviđeni;

(b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili osobnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz; i

(c) opreme za davanje znakova za pomoć pri izvođenju leta:

1. iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje ili

2. gdje je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće jedrilica morala prisilno sletjeti na vodu.

NCO.IDE.S.140 Oprema za preživljavanje

Jedrilice namijenjene letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

NCO.IDE.S.145 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, jedrilice su opremljene opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigacijska oprema

Jedrilice su opremljene svom navigacijskom opremom potrebnom za nastavak leta u skladu s:

(a) planom leta (ATS), po potrebi; i

(b) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, jedrilice su opremljene transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

▼M1

ODJELJAK 4.

Baloni

NCO.IDE.B.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za utvrđivanje putanje leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.B.145; ili

3. su ugrađeni u balon.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. ručne prijenosne svjetiljke,

2. točni mjerač vremena,

3. pribor za prvu pomoć,

4. oprema za preživljavanje i signaliziranje.

(c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim pododjeljkom te sva druga oprema koja se ne zahtijeva drugim prilozima, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

1. informacije koje se dostavljaju tim instrumentima ili opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 216/2008; i

2. instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost balona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta koje je dodijeljeno članu letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata balona, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) balonom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) balon ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.B.110 Operativna svjetla

Baloni koji lete noću opremljeni su:

(a) pozicijskim svjetlima;

(b) sredstvima za primjereno osvjetljenje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad balona;

(c) ručnom prijenosnom svjetiljkom; i

(d) u slučaju zračnih brodova uzgonjenih vrućim zrakom:

1. svjetlima za slijetanje, i

2. sustavom svjetala za izbjegavanje sudara.

▼M1

NCO.IDE.B.115 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Baloni koji lete prema pravilima VFR-a danju opremljeni su:

(a) napravom za prikazivanje smjera zanosa, i

(b) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. vremena u satima, minutama i sekundama,

2. vertikalne brzine ako se zahtijeva u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova (AFM), i

3. visine tlaka ako se zahtijeva u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova, zahtjevima za zračni prostor ili ako se visina treba nadzirati radi uporabe kisika.

NCO.IDE.B.120 Pribor za prvu pomoć

(a) Baloni su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

NCO.IDE.B.121 Dodatni kisik

Baloni namijenjeni letovima na visinama tlaka iznad 10 000 ft opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika i nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

(a) članova posade za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

(b) svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Baloni su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara ako se zahtijeva primjenjivijim certifikacijskim zahtjevima.

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u balonu gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru za osobe u balonu.

NCO.IDE.B.130 Let iznad vode

Zapovjednik balona namijenjen letovima iznad vode utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz balona u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

(a) prsluka za spašavanje ili jednakovrijednog zasebnog uređaja za plutanje za sve osobe u balonu mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno s postaje osobe za čiju su uporabu predviđeni:

(b) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) koji mora moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz ako je na njemu više od šest osoba;

▼M1

(c) odašiljača signala s mjesta nesreće (ELT) ili osobnog lokacijskog uređaja (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik i koji mora moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz ako je na njemu do šest osoba; i

(d) opreme za davanje znakova za pomoć.

NCO.IDE.B.135 Oprema za preživljavanje

Baloni namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti.

NCO.IDE.B.140 Razna oprema

(a) Baloni su opremljeni zaštitnim rukavicama za sve članove posade.

(b) Baloni uzgonjeni vrućim zrakom i miješani baloni opremljeni su:

1. alternativnim izvorom paljenja;

2. napravom za mjerenje i prikazivanje količine goriva;

3. vatrogasnim pokrivačem ili vatrootpornim zaklopcem; i

4. užetom za bacanje najmanje dužine od 25 m.

(c) Baloni uzgonjeni plinom opremljeni su nožem.

NCO.IDE.S.145 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, baloni su opremljeni opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama ili na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, baloni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.